E8 563

ОБЗОРЪ ДѢЯТЕЛЬНОСТИ

МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

ЗА ВРЕМЯ ЦАРСТВОВАНІЯ

Императора АЛЕКСАНДРА III

E8 563

7096.

N7459

БИБЛИОТЕКА
Петроградского Института
Путей Сообщения
Отдел №
Инвентарн. №
Шкаф №

385(04)
Е8 563
42391/ф

ОБЗОРЪ

ДѢЯТЕЛЬНОСТИ

Россия

МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

ЗА ВРЕМЯ ЦАРСТВОВАНІЯ

Императора АЛЕКСАНДРА III.

7096
Гос. Публ. Библ. имени Салтыкова-Щедрина
обм. 24459

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Министерства Путей Сообщенія
(Т-ва И. Н. Кушнеревъ и К°), Фонтанка, 117.
1902.

И-

Государств. публичная
историческая
библиотека РСФСР
769419 М

Печатано по распоряженію Канцеляріи Министра Путей Сообщенія.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Стр.

Отдѣлъ I. Предметы вѣдѣнія Министерства Путей Сообщенія и учрежденія, входившія въ его составъ . . . 1

Послѣдовавшія съ 1881 по 1894 годъ преобразованія:

А. По центральному Управленію.

Образованіе временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.—Образованіе Учебнаго Отдѣла. — Реорганизація Совѣта Министерства.—Учрежденіе Комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ.—Образованіе Инженернаго Совѣта.—Инспекція Императорскихъ поѣздовъ.—Инспекція желѣзныхъ дорогъ.—Образованіе Главной Заводской Инспекціи.—Образованіе Главной Инспекціи водяныхъ и шоссейныхъ путей.—Образованіе Управленія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги.

Б. По мѣстному Управленію.

Измѣненіе въ штатахъ и росписанія округовъ путей сообщенія 1881 года. — Образованіе Кавказскаго округа. — Упраздненіе Вышневолоцкаго и Могилевскаго округовъ.—Организація мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ Управленій.—Образованіе Управленій по производству работъ въ портахъ.

Стр.

Отдѣлъ II. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области желѣзнодорожнаго дѣла 24

Состояніе рельсовой сѣти въ 1881 году.—Постройка новыхъ желѣзныхъ дорогъ казной.—Постройка новыхъ желѣзныхъ дорогъ частными обществами.—Переходъ въ казну частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. — Подъѣздные пути.

Эксплоатація желѣзныхъ дорогъ.—Грузовое движеніе.—Мѣропріятія по улучшенію пассажирскаго и грузоваго движенія. — Увеличеніе подвижнаго состава.

Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Передача тарифнаго дѣла въ Министерство Финансовъ.

Развитіе и усиленіе провозной и пропускной способности желѣзныхъ дорогъ.

Финансовые результаты дѣятельности желѣзныхъ дорогъ.

Отдѣлъ III. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги 92

Историческій обзоръ вопроса о сооруженіи Сибирской желѣзной дороги.—Приступъ къ постройкѣ отдѣльныхъ участковъ Сибирской желѣзной дороги.—Западная Сибирская желѣзная дорога.—Екатеринбургъ-Челябинская желѣзная дорога.—Средне-Сибирская желѣзная дорога.—Забайкальская желѣзная дорога.—Переправа черезъ Байкалъ и вѣтвь къ Байкалу.—Положеніе работъ къ концу 1894 года.

Отдѣлъ IV. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области водныхъ путей сообщенія 121

Протяженіе водныхъ путей. — Развитіе рѣчнаго флота.—Размѣръ и ростъ грузоваго движенія на внутреннихъ водныхъ путяхъ.

Мѣры воспособленія судоходства. — Обстановка рѣкъ и озеръ указательными и предостерегательными знаками, изслѣдованія внутреннихъ

Стр.

водныхъ путей сообщенія, гидрометрическія станціи, водомѣрныя наблюденія, метеорологическія станціи.

Главнѣйшія работы по коренному улучшенію водныхъ путей — гидротехническія работы на рѣкѣ Волгѣ, выправительныя работы на рѣкѣ Вислѣ, выправленіе рѣки Днѣпра, улучшеніе перекатовъ на рѣкѣ Днѣстрѣ, сооруженіе Обь-Енисейскаго воднаго пути, сооруженіе и открытіе каналовъ Императора Александра III и Императрицы Маріи Ѳеодоровны, сооруженіе и открытіе Ново-Маріинскаго канала, работы по улучшенію Маріинской системы.

Размѣры кредитовъ, израсходованныхъ съ 1881 года по 1894 годъ на надобности водныхъ путей.

Съѣзды дѣятелей по водянымъ путямъ.

Отдѣлъ V. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области шоссейнаго дѣла 149

Постройка новыхъ шоссе непосредственно вѣдомствомъ путей сообщенія. — Постройка стратегическихъ шоссе.—Передача казенныхъ шоссе во временное завѣдываніе земствъ.

Отдѣлъ VI. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области портоваго дѣла 173

Состояніе портоваго дѣла къ 1881 году.—Образованіе временной комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ.—Работы по сѣвернымъ портамъ.—Работы по южнымъ портамъ.

Отдѣлъ VII. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по учебному дѣлу 212

Институтъ инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I. — Техническія желѣзнодорожныя училища.—Учебный Отдѣлъ.—Кондукторскія школы.—Вышневолоцкое училище кондукторовъ путей сообщенія.—Нижегородское рѣчное училище.—Общеобразовательныя желѣзнодорожныя школы.—Испытанія на званіе техника путей сообщенія.

Стр.

Отдѣлъ VIII. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по улучшенію быта и призрѣнію служащихъ . . . 228

Пенсіонныя и сберегательно-сберегательныя кассы на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ.—Законъ 30-го мая 1888 года.—Организація общей пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.—Инвалидный для желѣзнодорожныхъ служащихъ домъ Императора Александра II.

Отдѣлъ I.

Предметы вѣдѣнія Министерства Путей Сообщенія и учрежденія, входившія въ его составъ.

При вступленіи на престолъ Государя Императора Александра III, Министерство Путей Сообщенія руководилось въ своей дѣятельности Высочайше утвержденнымъ 31 декабря 1870 г. временнымъ учрежденіемъ Министерства и, согласно сему законоположенію, „завѣдывало внутренними водяными и искусственными сухопутными сообщеніями Имперіи". Находясь подъ управленіемъ Министра, Министерство Путей Сообщенія къ тому времени состояло изъ Товарища Министра и учрежденій А) центральнаго управленія: 1) Совѣта Министерства; 2) Технически-инспекторскаго Комитета шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній; 3) Технически-инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ; 4) Департамента Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній; 5) Департамента желѣзныхъ дорогъ; 6) Временнаго управленія по постройкѣ Криворогской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ; 7) Канцеляріи Министра съ состоящими при ней общимъ архивомъ, типографіей и управленіемъ домами Министерства; 8) Временнаго статистическаго отдѣла; 9) Юрисконсультской части; 10) секретаря и чиновниковъ особыхъ порученій при Министрѣ и 11) состоящихъ по Министерству инженеровъ путей сообщенія, и Б) органовъ мѣстнаго управленія—Округовъ путей сообщенія.

Послѣдовавшія съ 1881 по 1894 годъ преобразованія:

А. По центральному управленію.

Въ царствованіе Государя Императора Александра III въ составѣ центральнаго управленія Министерства были произведены весьма значительныя измѣненія: нѣкоторыя изъ перечисленныхъ учрежденій были упразднены, другія болѣе развиты и, наконецъ, образовано нѣсколько новыхъ учрежденій, въ зависимости отъ увеличившейся дѣятельности Министерства.

Образованіе временнаго Управленія казенныхъ желѣзн. дорогъ.

Первымъ такимъ измѣненіемъ по времени явилось преобразованіе Управленія по постройкѣ Криворогской (Екатерининской) и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ, во Временное Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ 1881 г. Правительство приступило къ постройкѣ своими средствами Криворогской (впослѣдствіи Екатерининской) и Баскунчакской жел. дорогъ и для завѣдыванія этой постройкой, на основаніи Высочайше утвержденнаго 20 февраля 1881 г. положенія Комитета Министровъ, въ составѣ Министерства Путей Сообщенія было образовано особое Временное Управленіе по постройкѣ вышеназванныхъ дорогъ, съ коллегіей при немъ въ составѣ предсѣдателя и членовъ отъ Министерствъ Путей Сообщенія, Финансовъ и Внутреннихъ Дѣлъ. Означенному Управленію, въ видахъ наиболѣе успѣшнаго производства возложенныхъ на него работъ, были предоставлены, въ изъятіе ихъ общаго порядка, нѣкоторыя особыя права, а именно: а) входить въ окончательное соглашеніе съ владѣльцами отчуждаемыхъ подъ дороги имуществъ, съ производствомъ за нихъ уплатъ на всякую сумму; б) заключать всякаго рода договоры безъ ограниченія суммы и в) измѣнять условленные сроки производства работъ и поставокъ, слагать штрафы и освобождать отъ неустоекъ, опредѣленныхъ по договору.

Въ 1882 г., согласно Высочайше утвержденному 15-го

октября положенію Комитета Министровъ, на названное Управленіе, съ переименованіемъ его во Временное Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и съ соотвѣтственнымъ увеличеніемъ штата, было возложено, кромѣ постройки желѣзнодорожныхъ линій средствами казны, высшее, подъ главнымъ руководствомъ Министра Путей Сообщенія, завѣдываніе эксплоатаціею казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и пріемъ поступающихъ въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогъ, при чемъ, въ отношеніи завѣдыванія дѣлами административными, техническими и хозяйственно-операціонными, относящимися до казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Временному Управленію были предоставлены тѣ же права и на оное возложены тѣ же обязанности, которыя были опредѣлены приведеннымъ выше Высочайше утвержденнымъ 20 февраля 1881 г. положеніемъ о Временномъ Управленіи по постройкѣ Екатерининской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ.

Предѣлы помянутыхъ выше правъ были затѣмъ еще нѣсколько расширены Высочайше утвержденнымъ 31 мая 1885 г. положеніемъ Комитета Министровъ, коимъ Временному Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, при участіи представителя Государственнаго Контроля и, въ потребныхъ случаяхъ, юрисконсульта Министерства Финансовъ, было предоставлено право входить, съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, въ миролюбивыя соглашенія съ частными лицами по дѣламъ, возникшимъ по поводу заказовъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей, при условіи, чтобы подобныя соглашенія соотвѣтствовали интересамъ казны.

При таковой организаціи существовалъ въ періодъ царствованія Императора Александра III центральный органъ Министерства Путей Сообщенія, завѣдывавшій постройкой и эксплоатаціей желѣзныхъ дорогъ средствами казны,—Временное Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, переименованное затѣмъ, по всеподданнѣйшему докладу бывшаго Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія, Дѣйств. Ст. Совѣтника Витте, въ 7 день августа 1892 г., въ „Управленіе казенныхъ

желѣзныхъ дорогъ", при чемъ права и обязанности сего Управленія, а равно отношеніе его къ мѣстнымъ управленіямъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ были опредѣлены въ подробностяхъ особою инструкціею, утвержденною Министромъ Путей Сообщенія 16 марта 1883 г., которая была замѣнена затѣмъ другою, утвержденною 28 августа 1892 г. Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министрами Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ.

Образованіе Учебнаго отдѣла.

Вслѣдъ затѣмъ, въ томъ же 1882 году, въ составѣ центральнаго управленія былъ образованъ другой новый органъ—Учебный отдѣлъ, для завѣдыванія учебными заведеніями вѣдомства путей сообщенія. По временному учрежденію 1870 г. обязанность эта лежала на Канцеляріи Министра, въ завѣдываніи коей находились Институтъ инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I, имѣвшій свой учебный комитетъ, и пять писарскихъ (кондукторскихъ) школъ, находившихся въ вѣдѣніи окружнаго начальства путей сообщенія; съ открытіемъ, однако, послѣ того на желѣзныхъ дорогахъ значительнаго числа техническихъ училищъ, педагогическія обязанности Министерства настолько увеличились, что явилась необходимость въ особомъ, спеціальномъ учрежденіи. Штатъ Учебнаго Отдѣла, первоначально опредѣленный инструкціоннымъ порядкомъ, въ 1886 году былъ утвержденъ Государственнымъ Совѣтомъ, причемъ при Отдѣлѣ учреждены должности окружныхъ инспекторовъ и положенъ Учебный Комитетъ для разсмотрѣнія разныхъ вопросовъ по учебной части.

Реорганизація Совѣта Министерства.

Послѣдовавшее со времени утвержденія въ 1870 г. Учрежденія Министерства Путей Сообщенія быстрое развитіе всѣхъ отраслей строительнаго искусства и постоянное возникновеніе по вѣдомству путей сообщенія важныхъ техническихъ и эксплоатаціонныхъ вопросовъ вызвали необходимость въ существенномъ измѣненіи организаціи Совѣта Министерства и Техническо-Ин-

спекторскихъ Комитетовъ шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и желѣзныхъ дорогъ.

По Высочайше одобренному 6 іюля 1884 г. всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія, Совѣтъ Министерства, образованный по общему положенію о Совѣтѣ при Министрахъ, былъ раздѣленъ, соотвѣтственно двумъ родамъ дѣятельности Министерства Путей Сообщенія—административной и строительно-эксплоатаціонной, — на два Отдѣла: Административный и Технической, причемъ подлежащія Совѣту дѣла разсматривались или въ его Отдѣлахъ, по принадлежности, или же, въ особо указанныхъ для сего случаяхъ, въ Общемъ Собраніи Совѣта.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Техническо-Инспекторскіе Комитеты были присоединены, по принадлежности, къ Департаментамъ Желѣзныхъ Дорогъ и Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, съ переименованіемъ въ Техническіе Отдѣлы сихъ Департаментовъ. Но уже въ слѣдующемъ 1885 году, для обсужденія и, въ извѣстныхъ случаяхъ, установленія мѣръ, относящихся до сооруженія, эксплоатаціи и хозяйства желѣзныхъ дорогъ въ Имперіи, въ составѣ Министерства былъ образованъ особый Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. По Высочайше утвержденному 12 іюня 1885 г. мнѣнію Государственаго Совѣта разсмотрѣнію Совѣта подлежали также желѣзнодорожные тарифы и таксы разрѣшенныхъ ко взиманію дополнительныхъ сборовъ на желѣзныхъ дорогахъ, но затѣмъ тарифные вопросы, Высочайше утвержденнымъ 8-го марта 1889 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, были изъ вѣдѣнія желѣзнодорожнаго Совѣта изъяты и переданы въ Министерство Финансовъ.

Учрежденіе Коммисіи по устройству коммерческихъ портовъ.

Неудовлетворительное въ началѣ 80-хъ годовъ состояніе большинства отечественныхъ торговыхъ портовъ съ одной стороны, и успѣшное веденіе и выгодные для казны результаты, достигнутые учрежденнымъ въ 1874 году, для постройки С.-Петербургскаго морскаго канала и привознаго при немъ порта, Временнымъ Управленіемъ

съ другой стороны, вызвали образованіе въ составѣ центральнаго управленія Министерства Путей Сообщенія новаго учрежденія по завѣдыванію устройствомъ коммерческихъ портовъ вообще. По отпускѣ Государственнымъ Совѣтомъ необходимыхъ средствъ, означенное учрежденіе было открыто 1 іюня 1885 г. подъ наименованіемъ „Временная комиссія по устройству коммерческихъ портовъ", причемъ съ нею было соединено и упомянутое выше Временное Управленіе по устройству С.-Петербургскаго морскаго канала; по положенію своему Комиссія была поставлена наравнѣ съ Департаментами Министерства. Засимъ, увеличившаяся дѣятельность по технически-строительной части побудила Министерство Путей Сообщенія произвести новую реформу въ преобразованномъ 6 іюля 1884 г. Совѣтѣ Министерства.

Образованіе Инженернаго Совѣта.

Высочайшимъ повелѣніемъ отъ 20 марта 1892 г., послѣдовавшимъ по всеподданнѣйшему докладу бывшаго Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія, Дѣйствительнаго Статскаго Совѣтника Витте, въ вѣдомствѣ Путей Сообщенія былъ учрежденъ Инженерный Совѣтъ въ составѣ: Предсѣдателя сего Совѣта, Директоровъ Департаментовъ желѣзныхъ дорогъ и шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, Предсѣдателя Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, 8 членовъ и нѣкотораго числа исполняющихъ обязанности членовъ; при чемъ предоставлено Министру Путей Сообщенія право возлагать обязанности членовъ Совѣта на уволенныхъ въ частныя предпріятія, числящихся по Министерству инженеровъ путей сообщенія, съ назначеніемъ таковыхъ штатными по Министерству инженерами, класса, соотвѣтствующаго ихъ чинамъ, но безъ содержанія.

Учрежденіе Инженернаго Совѣта было вызвано необходимостью создать въ вѣдомствѣ Путей Сообщенія высшій по техническимъ дѣламъ сего вѣдомства органъ, на который представлялось бы возможнымъ возложить не только представленіе на утвержденіе Министра Путей Сообщенія, наиболѣе важныхъ техническихъ проек-

товъ и вопросовъ, но и утвержденіе, въ подлежащихъ случаяхъ, представляемыхъ въ Министерство Путей Сообщенія мѣстными учрежденіями вѣдомства и Правленіями частныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ проектовъ *), а также разработку различныхъ техническихъ вопросовъ общаго значенія и проектовъ и смѣтъ и техническихъ условій важныхъ работъ, сопряженныхъ съ значительными и продолжительными расходами.

Эти задачи Инженернаго Совѣта побудили Управлявшаго Министерствомъ Путей Сообщенія, Дѣйствительнаго Статскаго Совѣтника Витте, ввести въ составъ Инженернаго Совѣта спеціалистовъ по различнымъ отраслямъ инженернаго дѣла.

Для участія въ обсужденіи разсматриваемыхъ въ Совѣтѣ смѣтъ и техническихъ условій сооруженій, требующихъ для своего осуществленія значительныхъ финансовыхъ средствъ, а равно вопросовъ, имѣющихъ особое финансовое значеніе, предоставлено было Министру Финансовъ и Государственному Контролеру назначить въ Инженерный Совѣтъ по одному представителю.

Для болѣе подробнаго опредѣленія круга дѣятельности Инженернаго Совѣта, 5-го іюня 1892 г. Министромъ Путей Сообщенія былъ утвержденъ Наказъ Инженерному Совѣту.

Всѣ дѣла и проекты, вносимые на разсмотрѣніе Совѣта, подраздѣляются по роду ихъ на нижеслѣдующія пять группъ:

Первую группу составляютъ проекты по вопросамъ, ка-

*) На основаніи Высочайше утвержденнаго въ 3-й день мая 1899 года мнѣнія Государственнаго Совѣта о преобразованіи центральныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія, положеніе объ Инженерномъ Совѣтѣ утверждено въ законодательномъ порядкѣ, съ подробнымъ указаніемъ круга дѣятельности Инженернаго Совѣта, причемъ всѣ безъ исключенія постановленія Совѣта подлежатъ утвержденію Министра Путей Сообщенія. Такимъ образомъ, по новому положенію 1899 г., Инженерный Совѣтъ обращенъ въ учрежденіе исключительно совѣщательное.

сающимся постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ; сюда относятся: 1) проекты техническихъ условій на постройку желѣзныхъ дорогъ; 2) проекты плановъ направленія и продольныхъ профилей желѣзнодорожныхъ линій; 3) проекты построекъ и другихъ сооруженій на желѣзныхъ дорогахъ, за исключеніемъ мостовъ, и 4) проекты устройства и развитія станцій желѣзныхъ дорогъ.

Вторую группу составляютъ вопросы, относящіеся къ устройству искусственныхъ сооруженій (мосты, путепроводы, трубы и тоннели).

Къ третьей группѣ относятся вопросы по практической механикѣ (подвижной составъ желѣзныхъ дорогъ, водоснабженіе, паровые котлы и всякаго рода машины).

Четвертую группу составляютъ вопросы, относящіеся къ устройству и развитію водныхъ путей и портовъ, и

Пятую—техническіе вопросы общаго характера.

Въ теченіи царствованія Императора Александра III Инженернымъ Совѣтомъ разсмотрѣно было 388 различныхъ проектовъ и вопросовъ, причемъ наибольшаго вниманія заслуживаютъ слѣдующіе: 1) внесенное на разсмотрѣніе Совѣта по Высочайшему повелѣнію дѣло объ исправленіи и измѣненіи нынѣ дѣйствующаго Высочайше утвержденнаго Урочнаго Положенія для строительныхъ работъ; 2) правила содержанія и охраненія желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія, и 3) техническія условія испытанія и пріемки стальныхъ рельсовъ.

Изъ наиболѣе важныхъ въ техническомъ отношеніи проектовъ можно указать на нижеслѣдующіе:

1) проектъ улучшенія порожистой части р. Днѣпра;

2) проектъ переустройства Графскаго віадука на Лозово-Севастопольской желѣзной дорогѣ;

3) проектъ регулированія участка р. Вислы отъ города Нешавы до Прусской границы;

4) проектъ расширенія С.-Петербургскаго коммерческаго порта;

5) проектъ каботажной гавани въ Батумскомъ портѣ, и

6) проектъ устройства Бердянскаго порта.

Наконецъ, Совѣтомъ были выработаны также облег-

ченныя техническія условія на постройку великаго Сибирскаго желѣзнодорожнаго пути, разсмотрѣнныя Инженернымъ Совѣтомъ двукратно, причемъ второй разъ при участіи представителей Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля, и вмѣстѣ съ тѣмъ разсмотрѣны проекты какъ типовыхъ, такъ и наиболѣе значительныхъ сооруженій означеннаго пути.

Затѣмъ въ составѣ центральнаго управленія были образованы четыре новыхъ учрежденія: Инспекція Императорскихъ поѣздовъ, Инспекція желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія, Главная Заводская Инспекція и Главная Инспекція Шоссейныхъ и Водяныхъ Путей.

Инспекція Императорскихъ поѣздовъ.

Движеніе Императорскихъ поѣздовъ подчинялось общимъ правиламъ движенія по россійскимъ желѣзнымъ дорогамъ съ дополненіями, установленными по Высочайше утвержденнымъ 10 октября 1878 года правиламъ о поѣздахъ, употребляемыхъ для проѣзда Высочайшихъ Особъ, а также согласно правиламъ движенія экстренныхъ поѣздовъ чрезвычайной важности.

Неполнота этихъ правилъ и отсутствіе общности ихъ вызвали необходимость объединенія таковыхъ въ Особомъ Положеніи объ Императорскихъ поѣздахъ. Вслѣдствіе сего Министромъ Путей Сообщенія поручена была предварительная разработка этого дѣла особой Комиссіи, труды которой затѣмъ были переданы на разсмотрѣніе Высочайше учрежденной Комиссіи объ Императорскихъ поѣздахъ.

Выработанный этой Комиссіей проектъ Положенія объ Императорскихъ поѣздахъ съ учрежденіемъ особой Инспекціи Императорскихъ поѣздовъ въ составѣ Инспектора и двухъ его помощниковъ удостоился, по всеподданнѣйшему докладу Статсъ-Секретаря Гюббенета, Высочайшаго утвержденія въ 15-й день іюня 1890 года.

Означенное Положеніе состояло изъ 129 параграфовъ и заключало въ себѣ изложеніе обязанностей Инспекціи Императорскихъ поѣздовъ, состоящихъ въ постоянномъ

надзорѣ за вагонами Императорскаго поѣзда и за самымъ поѣздомъ во время слѣдованія его въ пути и подробныя правила о храненіи, содержаніи и освидѣтельствованіи Императорскихъ вагоновъ, о назначеніи поѣздовъ, ихъ составѣ, движеніи и сопровожденіи; о мѣрахъ, принимаемыхъ предъ проходомъ поѣздовъ и во время ихъ слѣдованія на каждой дорогѣ, по службамъ: пути движенія, тяги, телеграфа и врачебной, съ точнымъ распредѣленіемъ обязанностей, какъ между служащими, такъ и между лицами, на которыхъ возложено наблюденіе за тщательнымъ выполненіемъ правилъ.

Инспекція желѣзныхъ дорогъ.

Для наблюденія за правильностью, удобствомъ и безопасностью движенія по желѣзнымъ дорогамъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія еще въ 1857 г. была учреждена особая Инспекція желѣзныхъ дорогъ, но съ того времени она подвергалась многочисленнымъ измѣненіямъ и къ 1892 г. въ Министерствѣ для означенной цѣли имѣлись старшіе и младшіе инспекторы, причемъ дѣятельность сихъ лицъ касалась исключительно частныхъ желѣзныхъ дорогъ. По всеподданнѣйшему докладу 16 іюня 1892 г. обязанности Инспекторовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ Высочайше было повелѣно возложить на Управляющихъ сихъ дорогъ, а для наблюденія за исправнымъ состояніемъ желѣзныхъ дорогъ и за точнымъ и неуклоннымъ исполненіемъ Правленіями обществъ и Управленіями желѣзныхъ дорогъ дѣйствующихъ законовъ и правилъ образовать Инспекцію желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія, въ составѣ Главнаго Инспектора, подчиненнаго непосредственно Министру, и Инспекторовъ, дѣйствующихъ подъ руководствомъ и сообразно указаніямъ Главнаго Инспектора.

Образованіе Главной заводской Инспекціи.

Въ началѣ 70-хъ годовъ, въ виду усиленной постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, приняты были особыя мѣры къ устраненію возможности наплыва изъ-за

границы разныхъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей и къ упроченію у насъ внутренняго производства издѣлій, необходимыхъ для сооруженія верхняго строенія пути и подвижного состава.

Съ этою цѣлью Министерству Путей Сообщенія, на основаніи Высочайше утвержденныхъ 16 ноября 1873 года, 8 марта, 7 іюня и 13 декабря 1874 года, 14 мая 1876 года положеній Комитета Министровъ, предоставлено было право заказать русскимъ заводамъ 550 паровозовъ, 20.500 товарныхъ вагоновъ и платформъ, 700 пассажирскихъ вагоновъ и 12.000.000 пудовъ стальныхъ рельсовъ.

Для наблюденія за точнымъ исполненіемъ заводами всѣхъ требованій, изложенныхъ въ договорахъ и техническихъ условіяхъ, по отношенію къ способу выдѣлки и обработкѣ матеріаловъ, Министерствомъ Путей Сообщенія временно командировались на означенные заводы инженеры путей сообщенія.

Примѣненіе такого порядка на практикѣ и неоднократныя ходатайства со стороны заводоуправленій выяснили необходимость учрежденія постоянныхъ агентовъ Министерства на заводахъ и на основаніи Высочайше утвержденнаго во 2 день сентября 1878 года мнѣнія Государственнаго Совѣта назначены были на петербургскіе заводы особые заводскіе Инспектора, на содержаніе коихъ отпущенъ былъ особый кредитъ.

Засимъ, въ виду воспослѣдовавшаго въ 1884 году Высочайшаго повелѣнія о передачѣ всѣхъ дѣлъ по постройкѣ подвижного состава и рельсовъ въ вѣдѣніе б. временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ составѣ Министерства Путей Сообщенія 1 ноября 1885 года образовано было при означенномъ Управленіи особое центральное учрежденіе—Главная Заводская Инспекція, въ которой сосредоточился надзоръ за дѣйствіями заводскихъ Инспекторовъ. При этомъ Высочайше утвержденнымъ 20 іюня 1886 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта положено было: для покрытія расходовъ на содержаніе заводскихъ Инспекцій отчислять изъ кредитовъ, ассиг-

пуемыхъ на содержаніе и эксплоатацію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ подлежащія подраздѣленія смѣты расходовъ Министерства Путей Сообщенія на содержаніе заводскихъ Инспекцій за принятыя для упомянутыхъ дорогъ заводскими Инспекторами желѣзнодорожныя принадлежности: а) по $^1/_4$ коп. съ пуда рельсовъ, рельсовыхъ скрѣпленій, запасныхъ частей подвижного состава и другихъ металлическихъ издѣлій, кромѣ подвижного состава, б) по 60 руб. съ паровоза, в) по 20 руб. съ пассажирскаго вагона и г) по 10 руб. съ товарнаго вагона или платформы.

Кромѣ того Министерству Путей Сообщенія предоставлено было также право войти въ соглашеніе съ Обществами желѣзныхъ дорогъ относительно освидѣтельствованія чрезъ заводскихъ Инспекторовъ поступающихъ на эти дороги желѣзнодорожныхъ принадлежностей, на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, и суммы, подлежащія взносу таковыми Обществами, исчислять по смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія.

Всѣ Общества частныхъ желѣзныхъ дорогъ, кромѣ Царскосельской, Боровичской и Новгородской, изъявили свое согласіе на предоставленіе заводскимъ Инспекторамъ вышеозначенныхъ обязанностей.

Наконецъ, Высочайше утвержденнымъ въ 9 день января 1890 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта срокъ дѣйствія положенія о Заводской Инспекціи былъ продолженъ, причемъ въ означенномъ положеніи и штатѣ правительственной Заводской Инспекціи были сдѣланы нѣкоторыя незначительныя измѣненія.

За періодъ времени съ 1886 года по 1895 годъ включительно, чинами Заводской Инспекціи испытано и принято подвижного состава, рельсовъ и другихъ принадлежностей для казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ нижеслѣдующее количество:

Годъ.	Число заводовъ.	Инспекторовъ и др. Инженеровъ.	Паровозовъ всѣхъ наименованій.	Вагоновъ всѣхъ наименованій.	Рельсовъ, скрѣпленій, мостовъ и др. желѣзнодор. принадлежн.
1886	15	7	69	1.453	8.392.466 п.
1887	15	7	93	702	6.603.929 „
1888	15	7	58	1.005	3.998.309 „
1889	16	8	78	2.992	6.241.170 „
1890	33	10	87	2.190	12.711.426 „
1891	42	10	80	1.203	13.774.541 „
1892	45	10	370	3.253	16.027.173 „
1893	50	12	256	7.638	20.005.862 „
1894	56	14	172	11.675	21.956.895 „

Образованіе Главной Инспекціи водяныхъ и шоссейныхъ путей.

Наконецъ третій инспекторскій органъ, подъ наименованіемъ Главной Инспекціи Шоссейныхъ и Водяныхъ Путей, былъ образованъ по Высочайше одобренному 28 мая 1893 года всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія для установленія болѣе дѣйствительнаго надзора за состояніемъ шоссейныхъ и водяныхъ путей, находящихся въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія, а равно для наблюденія за исполненіемъ подлежащими мѣстными учрежденіями и лицами вѣдомства путей сообщенія относящихся до сихъ путей законовъ, правилъ и инструкцій. Независимо отъ сего, на Главную Инспекцію было возложено также выясненіе на мѣстѣ эксплоатаціонныхъ нуждъ шоссейныхъ и водяныхъ путей и производство разслѣдованій по важнѣйшимъ происшествіямъ на означенныхъ путяхъ.

Образованіе Управленія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги.

Послѣднимъ измѣненіемъ въ центральной организаціи Министерства въ царствованіе Императора Александра III явилось образованіе Управленія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги. Первоначально завѣдываніе постройкою означеннаго пути было возложено на Упра-

вленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, но, съ увеличеніемъ производства работъ, такой порядокъ оказался неудобнымъ, и по Высочайшему повелѣнію 5 іюня 1893 года вся исполнительная часть по выполненію сооруженія была сосредоточена въ названномъ новомъ учрежденіи.

Такимъ образомъ къ концу царствованія Государя Императора Александра III центральное управленіе Министерства Путей Сообщенія состояло: 1) изъ трехъ Совѣтовъ: Министерства, Инженернаго и по желѣзнодорожнымъ дѣламъ; 2) общихъ установленій: Канцеляріи Министра съ состоящими при ней общимъ Архивомъ, типографіей и Управленіемъ домами Министерства, Отдѣловъ Учебнаго и Временнаго Статистическаго и Юрисконсультской части; 3) желѣзнодорожныхъ учрежденій: Департамента желѣзныхъ дорогъ и Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, Инспекціи желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія, и Главной Заводской Инспекціи и 4) учрежденій по части шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній: Департамента Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, Временной Комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ и Главной Инспекціи Шоссейныхъ и Водяныхъ Путей. Помимо сего въ составѣ центральнаго управленія имѣлись по прежнему секретарь и чиновники особыхъ порученій при Министрѣ и состоящіе по Министерству инженеры путей сообщенія.

Б. По мѣстному управленію.

Измѣненіе въ штатахъ и росписаніяхъ округовъ путей сообщенія 1881 г.

По Высочайше одобреннымъ 2 іюля 1843 г. штатамъ мѣстныхъ Управленій Вѣдомства путей сообщенія образовано было въ Имперіи 12 округовъ. Два изъ нихъ 22 февраля 1861 г. было Высочайше разрѣшено упразднить, распредѣливъ входившія въ нихъ части путей сообщенія между остальными 10 округами.

Установленные штатами того же 1843 г. оклады содержанія служащихъ сдѣлались къ 1881 г., черезъ 40 почти лѣтъ со времени ихъ утвержденія, настолько низкими,

что привлеченіе въ окружныя управленія образованныхъ и полезныхъ дѣятелей оказалось весьма затруднительнымъ.

Обстоятельство это было предметомъ обсужденія въ Государственномъ Совѣтѣ, и Высочайше утвержденнымъ 20 мая 1875 г. мнѣніемъ онаго предоставлено Министру Путей Сообщенія дѣлать въ дѣйствовавшихъ штатахъ и въ существовавшемъ распредѣленіи обязанностей мѣстныхъ управленій Вѣдомства путей сообщенія измѣненія, какія окажутся необходимыми по требованію обстоятельствъ, не учреждая лишь новыхъ должностей и не выходя изъ общей назначенной по штатамъ суммы, а освобождающіяся отъ сокращенія должностей средства обращать на добавки къ постояннымъ штатнымъ окладамъ, кромѣ разъѣздныхъ, въ размѣрѣ отъ 40 до 60%.

На этихъ основаніяхъ сдѣланы были измѣненія въ штатѣ VII округа путей сообщенія, о чемъ 15 августа 1878 г. доведено было до Высочайшаго Его Императорскаго Величества свѣдѣнія и при этомъ было всеподданнѣйше доложено, что такія же измѣненія будутъ произведены и въ прочихъ округахъ, кромѣ VIII Кавказскаго, находящагося въ непосредственномъ вѣдѣніи Главнокомандующаго кавказскою арміею.

Приступивъ въ 1881 г. къ осуществленію этого предположенія, Министерство Путей Сообщенія признало полезнымъ упразднить Правленіе VI округа и Управленіе московскими водопроводами и сдѣлать, затѣмъ, соотвѣтствующія измѣненія въ границахъ существующихъ округовъ, допустивъ, по примѣру преобразованнаго VII округа, соединеніе, гдѣ встрѣтится надобность, должности члена Общаго Присутствія Окружнаго Правленія съ должностью Инспектора судоходства и замѣщеніе въ этихъ случаяхъ означенныхъ должностей не только инженерами путей сообщенія, но и морскими чинами, а также производство всѣхъ окладовъ содержанія по должностямъ, а не по чинамъ.

Измѣненные на изложенныхъ основаніяхъ штаты округовъ путей сообщенія (за исключеніемъ подчиненнаго въ 1867 г. Министерству Путей Сообщенія XI Варшавскаго

округа) предположено было ввести въ дѣйствіе, въ силу Высочайше утвержденнаго 20 мая 1875 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта, въ теченіе 1881 г.

По всеподданнѣйшему о семъ докладу Министра Путей Сообщенія, въ Бозѣ почившій Государь Императоръ Александръ II, въ 12 день февраля 1881 г., Высочайше разрѣшить соизволилъ: 1) упразднить Правленіе VI округа путей сообщенія и Управленіе московскими водопроводами; 2) предоставить Министру путей сообщенія сдѣлать измѣненія въ границахъ остающихся округовъ путей сообщенія; 3) примѣнить къ остальнымъ округамъ, за исключеніемъ Кавказскаго и Варшавскаго, допущенныя въ 1878 г. по VII округу измѣненія и 4) за распредѣленіемъ пространствъ VI округа, именовать впредь остающіеся округа не въ счетномъ порядкѣ, а по названіямъ тѣхъ мѣстностей, въ коихъ будутъ помѣщаться Правленія округовъ, присвоивъ имъ слѣдующія названія: 1-му—С.-Петербургскій округъ, 2-му—Вытегорскій, 3-му—Вышневолоцкій, 4-му—Московскій, 5-му—Казанскій, 7-му—Могилевскій, 9-му—Ковенскій, 10-му—Кіевскій, 11-му—Варшавскій и 8-му—Управленіе путей сообщенія на Кавказѣ.

Образованіе Кавказскаго округа.

Управленіе Путей Сообщенія на Кавказѣ, дѣйствовавшее по Высочайше утвержденному 27 января 1868 г. положенію, до 1883 г. было подчинено Главнокомандовавшему Кавказскою арміею.

Въ 1883 г., съ преобразованіемъ, по Высочайше утвержденному 26 апрѣля мнѣнію Государственнаго Совѣта, Управленія Кавказскаго края, завѣдываніе дорожными сооруженіями въ немъ передано было въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія и Кавказскій округъ путей сообщенія вошелъ въ общую систему округовъ въ Имперіи.

Въ 1886 г. Министерство Путей Сообщенія, озабочиваясь согласованіемъ узаконеній, опредѣляющихъ устройство Управленія Кавказскимъ округомъ путей сообщенія съ общимъ Управленіемъ Кавказскаго края, а также

стремясь привести въ соотвѣтствіе расходы по содержанію личнаго состава въ этомъ округѣ съ издержками по другимъ округамъ, представило на уваженіе Государственнаго Совѣта проектъ измѣненій штата Кавказскаго округа и положенія въ оному. Этотъ проектъ, по разсмотрѣніи его Государственнымъ Совѣтомъ, удостоился Высочайшаго утвержденія 9 іюня 1887 г.

Упомянутыя преобразованія Управленія Кавказскимъ округомъ сводились къ нѣкоторому расширенію предѣловъ власти Общаго Присутствія по разрѣшенію отсрочекъ для исполненія подрядовъ и по утвержденію проектовъ и смѣтъ на постройки, а также къ ограниченію полномочій, принадлежащихъ единичной власти Начальника Управленія и, кромѣ того, къ введенію новаго штата.

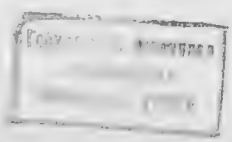
По Высочайше утвержденному въ 1887 г. новому штату, Управленіе Кавказскаго округа образовано было въ слѣдующемъ составѣ: начальникъ округа и его помощникъ, три инспектора работъ, три инженера, завѣдывающіе частями—искусственною, техническою и хозяйственною, правитель канцеляріи, его помощникъ, два дѣлопроизводителя хозяйственной части, три помощника послѣднихъ, бухгалтеръ, два помощника бухгалтера, четыре дѣлопроизводителя искусственной части, два контролера техническаго контроля, экзекуторъ (онъ же архиваріусъ), журналистъ, шесть инженеровъ для техническихъ занятій, семь начальниковъ работъ, семь письмоводителей при послѣднихъ, двадцать девять начальниковъ дистанцій, священникъ и причетникъ.

На содержаніе Управленія Кавказскаго округа было ассигновано 153.020 руб. въ годъ.

Эти новые штаты были введены 1 іюля 1887 г.

Упраздненіе Вышневолоцкаго и Могилевскаго округовъ 1893 г.

Произведенными въ 1881 году нѣкоторыми измѣненіями въ штатахъ округовъ и упраздненіемъ VI (Ярославскаго) округа было достигнуто лишь нѣкоторое увеличеніе окладовъ содержанія, не вполнѣ соотвѣтствовавшее обязанностямъ, возложеннымъ на чиновъ мѣстныхъ управленій.



Ограниченіе этихъ измѣненій, Высочайше утвержденнымъ 20 мая 1875 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, условіемъ не выходить изъ предѣловъ, ассигнованныхъ на содержаніе округовъ суммъ вызвало необходимость, для полученія средствъ на увеличеніе окладовъ, сократить число должностей. Послѣднее повлекло за собой расширеніе раіоновъ завѣдыванія, потребовавъ вмѣстѣ съ тѣмъ усиленія расходовъ на разъѣзды и содержаніе большихъ канцелярій; отсутствіе же кредитовъ не давало возможности отпускать на это потребныя суммы.

Такое положеніе вынудило Министерство Путей Сообщенія образовать въ 1892 г. особую комиссію для изысканія мѣръ къ увеличенію средствъ на содержаніе округовъ. Въ виду же неотложной потребности немедленнаго введенія нѣкоторыхъ улучшеній испрошено было по всеподданнѣйшему докладу Высочайшее Его Императорскаго Величества Государя Александра III соизволеніе на введеніе съ 1 января 1893 года, впредь до представленія и разрѣшенія въ Государственномъ Совѣтѣ дѣла объ увеличеніи содержанія чинамъ округовъ, слѣдующихъ измѣненій, изъ числа проектированныхъ помянутой Комиссіей:

1. Упразднить Правленія Вышневолоцкаго и Могилевскаго округовъ путей сообщенія, съ распредѣленіемъ путей, входящихъ въ эти округа между С.-Петербургскимъ, Московскимъ, Ковенскимъ и Кіевскимъ округами, а также упразднить нѣкототорыя должности въ Варшавскомъ, С.-Петербургскомъ и Кіевскомъ округахъ.

2. Учредить въ Варшавскомъ, С.-Петербургскомъ и Кіевскомъ округахъ нѣсколько новыхъ должностей, а также усилить штаты Правленій: С.-Петербургскаго, Московскаго, Ковенскаго и Кіевскаго округовъ потребнымъ количествомъ инженеровъ и столоначальниковъ и ихъ помощниковъ въ искусственномъ и хозяйственномъ отдѣленіяхъ и, кромѣ того, увеличить содержаніе столоначальникамъ и помощникамъ ихъ въ искусственномъ отдѣленіи Правленія Варшавскаго округа до размѣровъ, назначенныхъ этимъ должностямъ въ прочихъ округахъ.

3. Расходы, происходящіе отъ этихъ измѣненій отнести на кредиты, освободившіеся отъ упраздненія двухъ Правленій и нѣкоторыхъ должностей, а остающуюся отъ этихъ кредитовъ сумму обратить на усиленіе средствъ, назначенныхъ по смѣтѣ округамъ на разъѣзды и хозяйственные расходы,

и 4. Внести необходимыя измѣненія въ росписаніи путей реформируемыхъ округовъ.

На всѣ вышеизложенныя измѣненія 11 декабря 1892 г. послѣдовало Высочайшее соизволеніе и съ 1 января 1893 г. они были введены въ дѣйствіе.

Затѣмъ, на основаніи выработанныхъ упомянутой выше комиссіею положеній, было внесено, 5 марта 1893 г., представленіе въ Государственный Совѣтъ объ увеличеніи средствъ на содержаніе округовъ путей сообщенія.

Представленіемъ этимъ, между прочимъ, испрашивалось утвержденіе составленнаго росписанія личнаго состава округовъ, окладовъ содержанія, разъѣздныхъ и хозяйственныхъ средствъ чиновъ Правленій и мѣстныхъ должностныхъ лицъ, а также увеличеніе отпускавшихся на содержаніе округовъ средствъ (1.180.598 руб.) до 1.670,487руб., съ отнесеніемъ сего превышенія на отпускавшіяся по смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія кредитъ въ 400.000 руб. на наемъ рабочихъ въ округахъ; при недостаткѣ же этой суммы—на ремонтные кредиты по водянымъ и шоссейнымъ сообщеніямъ, съ удовлетвореніемъ изъ этихъ же ремонтныхъ кредитовъ потребности найма рабочихъ.

Государственный Совѣтъ, въ виду разрабатывавшихся уже въ Министерствѣ Путей Сообщенія общихъ предположеній объ организаціи округовъ, призналъ болѣе удобнымъ, не утверждая означеннаго росписанія, предоставить въ распоряженіе Министерства опредѣленную сумму въ размѣрѣ 150.000 руб., съ тѣмъ, чтобы сумма эта могла быть обращена уже со второй половины 1893 г. на увеличеніе разъѣздныхъ и хозяйственныхъ расходовъ, а также на производство добавочнаго содер-

жанія, въ мѣрѣ дѣйствительной надобности, не свыше однако 20% существовавшихъ окладовъ, съ отнесеніемъ расхода на кредитъ, ассигнованный на наемъ рабочихъ.

Съ 1894 г. по смѣтамъ ассигнуется на усиленіе средствъ округовъ по 300.000 руб. въ годъ; суммы же на наемъ рабочихъ въ округахъ отпускаются въ числѣ общихъ кредитовъ, назначаемыхъ на ремонтъ водяныхъ и шоссейныхъ путей.

Изъ означеныхъ 300.000 руб., съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, производятся 20% прибавки къ содержанію чиновъ округовъ, за исключеніемъ нѣкоторыхъ чиновъ, которые уже получаютъ болѣе увеличенные оклады, а также кромѣ Кавказскаго округа, чинамъ котораго выдается добавочное вознагражденіе изъ 4% отчисленія отъ рабочихъ суммъ, каковымъ правомъ не пользуются прочія округа. Равнымъ образомъ, изъ тѣхъ же 300.000 руб. отпускаются суммы на усиленіе разъѣздныхъ и хозяйственныхъ средствъ какъ Правленій округовъ, такъ и чиновъ мѣстныхъ управленій (кромѣ Кавказскаго).

Организація мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ управленій.

Что касается организаціи мѣстныхъ органовъ по постройкѣ и эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, то какъ порядокъ внутренняго ихъ устройства, такъ и кругъ дѣятельности былъ опредѣленъ: а) для Начальниковъ работъ по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ—инструкціею, утвержденною 11 іюля 1881 г. Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министрами Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ, и б) для Начальниковъ дорогъ, эксплуатируемыхъ средствами казны,—инструкціею, одобренною Министромъ Путей Сообщенія 28 сентября 1883 г. и замѣненною затѣмъ новою инструкціею, утвержденною Министромъ Путей Сообщенія 30 апрѣля 1893 года, по соглашенію съ Министрами Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ.

Непосредственное наблюденіе за работами по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ возлагалось помянутою выше инструкціею 11 іюля 1881 г. на Начальниковъ работъ, съ

подвѣдомственными имъ чинами, причемъ этимъ Начальникамъ работъ предоставлялось утвержденіе проектовъ, смѣтъ и договоровъ съ подрядчиками на работы, не превышавшія извѣстной стоимости; всѣ же распоряженія, касавшіяся производства работъ на высшую сумму, зависѣли отъ Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ былъ установленъ на строившихся казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ фактическій контроль, въ лицѣ представителей вѣдомства Государственнаго Контроля.

Для завѣдыванія эксплуатаціею казенныхъ желѣзныхъ дорогъ были образованы мѣстныя управленія каждой изъ дорогъ въ отдѣльности, во главѣ съ Начальникомъ дороги; завѣдываніе же отдѣльными службами и частями управленія возлагалось на Начальниковъ службъ: а) пути и зданій, б) движенія и телеграфа и в) подвижнаго состава и тяги, Начальниковъ матеріальной, юрисконсультской и врачебной частей. Начальники службъ, вмѣстѣ съ представителемъ Государственнаго Контроля, входили въ составъ коллегіи при Управленіи, такъ называемаго, Общаго Присутствія, въ которомъ, кромѣ того, по юридическимъ вопросамъ участвовалъ въ обсужденіи дѣлъ юрисконсультъ, по финансовымъ—главный бухгалтеръ, и по санитарнымъ — старшій врачъ. Вѣдѣнію Общаго Присутствія были предоставлены преимущественно вопросы, касающіеся заключенія и исполненія договоровъ на работы и поставки, утвержденіе смѣтъ на работы и поставки, назначеніе пособій лицамъ, оставляющимъ службу и пр. На Начальника же дороги возлагалось руководительство дѣятельностью всѣхъ службъ и отдѣльныхъ частей Управленія, назначеніе и увольненіе отъ должностей всѣхъ служащихъ, кромѣ старшихъ или тѣхъ, которые опредѣлялись и увольнялись приказами Министра Путей Сообщенія.

Во всѣхъ же дѣлахъ, разрѣшеніе коихъ превышало предѣлы компетенціи Начальника дороги или Общаго Присутствія Управленія дорогою, испрашивалось разрѣшеніе Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Образованіе управленій по производству работъ въ портахъ.

Порядокъ завѣдыванія работами въ портахъ Новороссійскаго края (Одессѣ, Таганрогѣ, Бердянскѣ, впослѣдствіи также въ Ялтѣ и Севастополѣ) опредѣлялся Высочайше утвержденнымъ 17 мая 1866 г. „Временнымъ положеніемъ и штатомъ для Управленія строительною частью въ коммерческихъ портахъ Новороссійскаго края". Въ остальныхъ какъ южныхъ, такъ и сѣверныхъ, нашихъ коммерческихъ портахъ, гдѣ производились болѣе или менѣе крупныя работы, Министерству Путей Сообщенія приходилось возлагать мѣстное завѣдываніе портовыми работами и оконченными въ портахъ сооруженіями на особыя временныя Управленія работами, учрежденныя на основаніи Высочайше утвержденныхъ мнѣній Государственнаго Совѣта и содержимыя на особыя отчисленія изъ назначенныхъ на портовыя работы кредитовъ.

Въ составъ таковыхъ Управленій входили, по особому, утверждаемому Министромъ, росписанію, Начальникъ работъ, помощникъ Начальника работъ (при болѣе сложныхъ работахъ), и одинъ или нѣсколько Производителей работъ; при каждомъ Управленіи состояло также необходимое число техниковъ, десятниковъ, чертежниковъ и проч.

Наконецъ, порты Перновскій, Ростовскій и Петровскій состояли въ вѣдѣніи соотвѣтствующихъ Округовъ путей сообщенія—Ковенскаго, Московскаго и Кавказскаго.

Установленію постоянной и однообразной для всѣхъ портовъ организаціи мѣстныхъ портовыхъ учрежденій вѣдомства путей сообщенія препятствовала та неопредѣленность, съ которою долго связаны были всѣ вопросы, относящіеся вообще до порядка завѣдыванія торговыми портами. Высочайше утвержденнымъ Государемъ Императоромъ Александромъ III 7 мая 1891 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта было издано „Положеніе объ административномъ завѣдываніи торговымъ мореходствомъ и о портовой полиціи въ приморскихъ торговыхъ портахъ", введенное въ дѣйствіе въ нѣсколькихъ нашихъ портахъ (Петербургъ, Рига, Одесса, Николаевъ, Бердянскъ, Батумъ). При установленіи по этому Положенію новыхъ органовъ

спеціальной портовой полиціи въ вѣдѣніи Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, Государственный Совѣтъ однако разъяснилъ, что въ число обязанностей этихъ новыхъ органовъ не входитъ строительная дѣятельность, направленная къ благоустройству портовъ, каковая дѣятельность оставляется на обязанности вѣдомства путей сообщенія, и тѣмъ же Высочайше утвержденнымъ 7 мая 1891 года мнѣніемъ Государственный Совѣтъ положилъ предоставить Министерству Путей Сообщенія выработать и представить на уваженіе Государственнаго Совѣта, по надлежащемъ съ кѣмъ слѣдуетъ сношеніи, предположенія объ устройствѣ въ приморскихъ торговыхъ портахъ Имперіи мѣстныхъ учрежденій вѣдомства Путей Сообщенія и объ отношеніяхъ ихъ къ портовымъ Управленіямъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, каковыя предположенія въ концѣ Царствованія Императора Александра III и были выработаны Министерствомъ Путей Сообщенія.

Такимъ образомъ къ концу 1894 года Министерство Путей Сообщенія состояло изъ слѣдующихъ учрежденій: А. Центральнаго управленія: 1) Совѣта Министерства, 2) Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, 3) Инженернаго Совѣта, 4) Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, 5) Департамента желѣзныхъ дорогъ, 6) Управленія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, 7) Инспекціи Императорскихъ поѣздовъ, 8) Инспекціи желѣзныхъ дорогъ, 9) Главной Заводской Инспекціи, 10) Департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, 11) Комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ, 12) Главной Инспекціи шоссейныхъ и водяныхъ путей, 13) Канцеляріи Министра съ состоящими при ней Общимъ архивомъ, типографіей и управленіемъ домами Министерства, 14) Учебнаго Отдѣла, 15) Временнаго Статистическаго Отдѣла, 16) Юрисконсультской части, 17) Секретаря и чиновниковъ особыхъ порученій и 18) состоящихъ по Министерству инженеровъ путей сообщенія и Б. Органовъ мѣстнаго управленія: 1) округовъ путей сообщенія, 2) мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ управленій и 3) управленій по производству работъ въ портахъ.

Отдѣлъ II.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области желѣзнодорожнаго дѣла.

Состояніе рельсовой сѣти въ 1881 году.

Къ началу царствованія Императора Александра III была обслужена желѣзными дорогами только Европейская Россія. Дороги эти представляли сѣть желѣзнодорожныхъ магистралей, раскинувшуюся въ предѣлахъ западно-сухопутной границы, Балтійскаго, Чернаго и Азовскаго морей, Кавказскаго хребта и Волги, за исключеніемъ участковъ: Ярославль-Вологда и Самара-Оренбургъ, перешедшихъ за Волгу, участка Поти-Тифлисъ, расположеннаго въ Закавказьи и Пермь-Екатеринбургской линіи, съ переваломъ черезъ Уральскій хребетъ. Сверхъ того были начаты постройкой линіи Жабинка-Пинскъ (134 версты), открытіе которой для правильнаго движенія состоялось уже въ царствованіе Императора Александра III. Всего къ началу 1881 года было открыто для правильнаго движенія 21.071 верста и находилось въ постройкѣ 233 версты, а въ общей сложности 21.304 версты, не считая Финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ, протяженіе коихъ составляло 817 верстъ.

Означенная желѣзнодорожная сѣть состояла въ завѣдываніи 47 отдѣльныхъ управленій, причемъ Харьково-Николаевская и Либенская узкоколейная линія эксплоатировались казной, остальныя же линіи принадлежали частнымъ обществамъ. Такимъ образомъ почти всѣ желѣзныя дороги находились въ частномъ владѣніи; Правительству же, въ лицѣ вѣдомства путей сообщенія,

принадлежала лишь роль инспекторскаго органа. Такое положеніе вещей являлось послѣдствіемъ господствовавшаго съ 1868 по 1880 г. взгляда о невыгодности постройки дорогъ казной и убыточности казенной ихъ эксплоатаціи, причемъ не только оказывалось предпочтеніе концессіонному способу постройки, но и многія принадлежавшія казнѣ линіи, всего до 2.720 верстъ, передавались во владѣніе частныхъ обществъ.

Порядокъ этотъ, однако, далеко не оправдалъ возлагавшихся на него надеждъ и желѣзнодорожное хозяйство постепенно ухудшалось, достигнувъ къ началу 1881 года, по свидѣтельству Министра Финансовъ, крайнихъ предѣловъ неустройства.

Изъ числа существовавшихъ желѣзнодорожныхъ обществъ не болѣе пяти—шести находились въ столь удовлетворительномъ состояніи, что давали акціонерамъ извѣстную прибыль сверхъ гарантированнаго Правительствомъ дохода; большинство же обременяло Государственное Казначейство требованіями гарантіи почти въ полномъ размѣрѣ, а весьма многія не имѣли даже достаточныхъ средствъ для удовлетворенія текущихъ эксплоатаціонныхъ расходовъ. Столь печальное состояніе хозяйства въ громадномъ большинствѣ желѣзнодорожныхъ компаній объяснялось тѣми условіями, въ которыя поставлена была финансовая сторона желѣзнодорожнаго дѣла. При малой въ то время доходности большей части нашихъ рельсовыхъ путей, выработка ими какого либо дохода, сверхъ дарованной Правительствомъ гарантіи, представлялась возможною лишь въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ, и то только при условіи самаго раціональнаго и бережливаго управленія. Поэтому акціонеры, не предвидя возможности увеличенія своихъ прибылей, относились равнодушно къ хозяйству принадлежащихъ имъ линій и довольствовались гарантированнымъ Правительствомъ неизмѣннымъ доходомъ; тѣ же общества, которыхъ акціи не были гарантированы, находились въ постоянно-безнадежномъ положеніи. Такимъ образомъ большинство частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ суще-

ствовало исключительно на казенные капиталы и представляли собой ненормальное явленіе: съ одной стороны—расходованія казенныхъ денегъ безъ достаточнаго контроля, а съ другой — частнаго управленія, не побуждаемаго къ улучшеніямъ личнымъ интересомъ.

Изысканіе радикальныхъ средствъ къ скорѣйшему выходу изъ столь тягостнаго для государства положенія являлось неотложнымъ и привело Правительство къ мысли о необходимости испытать еще разъ казенный способъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ и приступить къ постепенному принятію въ казенное завѣдываніе нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ линій, переходъ коихъ въ руки Правительства не сопряженъ былъ, въ виду ихъ финансоваго положенія, съ большими денежными затратами.

Ростъ рельсовой сѣти.

Постройка новыхъ желѣзныхъ дорогъ казной.

Первые шаги въ этомъ новомъ направленіи совпали съ началомъ царствованія Императора Александра III; въ началѣ 1881 года Министръ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, вошелъ съ представленіемъ въ Комитетъ Министровъ о сооруженіи Криворогской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ непосредственнымъ распоряженіемъ казны.

Означенныя предположенія Министра Путей Сообщенія были одобрены Комитетомъ Министровъ, въ виду чего весною 1881 года было приступлено къ работамъ по сооруженію Криворогской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ казеннымъ способомъ подъ непосредственнымъ вѣдѣніемъ Министерства Путей Сообщенія чрезъ образованное для сей цѣли Особое Временное Управленіе, положеніе о которомъ было Высочайше утверждено 20 февраля 1881 года.

Криворогская желѣзная дорога подраздѣлялась на два участка: восточный — между ст. Ясиноватой До-

нецкой желѣзной дороги и ст. Синельниково Лозово-Севастопольской желѣзной дороги и западный — между г. Екатеринославомъ и ст. Долинской Харьково-Николаевской желѣзной дороги. При дорогѣ устроены двѣ вѣтки, одна къ р. Саксагани у Кривого-Рога, другая къ р. Днѣпру. Для соединенія западнаго участка съ оконечностью Синельниковской вѣтви Лозово-Севастопольской желѣзной дороги, расположенной на противоположной сторонѣ Днѣпра, построенъ замѣчательный по своей величинѣ двухъ-ярусный мостъ, отличающійся той особенностью, что экипажная ѣзда производится въ верхнемъ ярусѣ, а паровозная въ нижнемъ.

Оба участка открыты для движенія въ маѣ 1884 г. и составили протяженіе: восточный 208,50 верстъ, западный 235 верстъ и обошлись около 21.466.667 руб. мет., или на версту 45.576 руб. мет., въ томъ числѣ большой Днѣпровскій мостъ стоилъ 2.633.333 руб. мет.

Еще до открытія движенія оба участка, называвшіеся Криворогской желѣзной дорогой, получили 18 февраля 1882 года, съ Высочайшаго соизволенія, наименованіе Екатерининской желѣзной дороги.

Баскунчакская желѣзная дорога, предназначенная для соединенія рельсовымъ путемъ съ Волгой большого соляного озера, расположеннаго въ Енотаевскомъ уѣздѣ Астраханской губерніи, на лѣвомъ берегу Волги, была открыта для правильнаго движенія 1-го марта 1883 года. Кромѣ главной линіи, длиной около 53 верстъ, дорога имѣетъ пять вѣтвей, изъ коихъ три на песчаной пристани у р. Ахтубы и двѣ вдоль озера по сѣверному и южному его берегамъ съ многочисленными разъѣздами, соотвѣтственно размѣщенію разрабатываемыхъ соляныхъ участковъ.

Стоимость Баскунчакской желѣзной дороги при длинѣ ея съ вѣтвями въ 73 версты, составила 2.104.144 руб. мет., или по 29.214 руб. мет. верста.

Постройка Криворогской и Баскунчакской дорогъ казной естественно выдвинула на очередь вопросъ о порядкѣ дальнѣйшаго ихъ завѣдыванія и на ряду съ этимъ

27 марта 1881 года осуществился также переходъ въ казну Харьково-Николаевской желѣзной дороги. Въ виду сего Министерствомъ Путей Сообщенія были впервые выработаны особыя правила эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ казной и означенныя правила 6 сентября 1882 г. внесены генералъ-адъютантомъ Посьетомъ въ Комитетъ Министровъ. Проектъ этотъ Высочайше утвержденъ по Положенію Комитета 15 октября того же года. На основаніи этого Положенія Временное Управленіе по сооруженію Криворогской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ было переименовано во Временное Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, и 25 октября 1882 года вступило въ завѣдываніе эксплоатаціей Харьково-Николаевской, Ливенской узкоколейной и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ.

Въ маѣ 1882 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе приступить немедленно къ сооруженію Екатеринбурго-Тюменской желѣзной дороги. Признавъ, во исполненіе сего, необходимымъ, на случай предоставленія этого предпріятія частному обществу и для достиженія возможнаго пониженія строительной цѣны дороги, назначить конкурсъ между заявившими желаніе принять на себя осуществленіе проектированной линіи, Министръ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, предъявилъ четыремъ соискателямъ выработанныя въ Министерствѣ Путей Сообщенія техническія условія и нормальную (безъ обозначенія цѣнъ) разцѣночную вѣдомость на сооруженіе означенной линіи.

По обсужденіи предложеній соискателей, генералъ-адъютантъ Посьетъ представилъ этотъ вопросъ на разсмотрѣніе Комитета Министровъ, при чемъ высказалъ свои соображенія о невыгодности сооруженія желѣзныхъ дорогъ частными обществами. По мнѣнію генералъ-адъютанта Посьета, акціонеры гарантированныхъ Правительствомъ желѣзныхъ дорогъ, имѣя обезпеченный доходъ на акціи въ теченіе извѣстнаго или всего срока владѣнія дорогою, мало заинтересованы въ увеличеніи

доходности предпріятія, которая достижима лишь при самомъ раціональномъ веденіи хозяйства и разумной бережливости.

Такое положеніе дѣла вызывало стремленіе къ возможно дешевому исполненію работъ, съ цѣлью полученія наибольшихъ остатковъ отъ строительныхъ кредитовъ, которые, достигая иногда значительныхъ размѣровъ, поступали въ собственность строителей, не снимая съ казны обязательства уплачивать въ теченіе всего срока концессіи гарантію, исчисленную на весь основной капиталъ, хотя часть его не была вложена въ предпріятіе.

По мѣрѣ выясненія путемъ опыта нормальныхъ цѣнъ на отдѣльныя строительныя операціи, утверждаемыя Правительствомъ цѣны значительно понизились и явилось опасеніе, чтобы предприниматели, лишенные возможности имѣть большія сбереженія отъ строительнаго капитала, не искали этихъ сбереженій въ ущербъ качества строительныхъ матеріаловъ и прочности самой постройки. Опасеніе это тѣмъ болѣе основательно, что Правительство ограничивалось только надзоромъ за дѣйствіями Общества чрезъ посредство Правительственной Инспекціи и не имѣло права распоряжаться дѣлами предпріятія.

Въ виду изложенныхъ соображеній, Министръ Путей Сообщенія полагалъ немедленно приступить къ постройкѣ Екатеринбургъ-Тюменской линіи непосредственнымъ распоряженіемъ казны.

Министръ Финансовъ, не встрѣчая возраженій противъ казенной постройки названной дороги, тѣмъ не менѣе не соглашался на безусловное преимущество казенной постройки передъ частною, указывая, между прочимъ, на заявленную представителемъ англійскихъ капиталистовъ Генри Тайлоромъ низшую сумму общей стоимости постройки, составлявшую 19.650.000 руб. кред.; при этомъ Министръ Финансовъ выражалъ согласіе на передачу постройки этой дороги въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія, если послѣднее найдетъ возмож-

нымъ построить дорогу за сумму, не превышающую заявленной Тайлоромъ.

По поводу такого условія Министръ Путей Сообщенія заявилъ, что онъ надѣется на сбереженіе въ 600.000 рублей.

Въ виду сего, Высочайше утвержденнымъ 17 декабря 1882 г. положеніемъ Комитета Министровъ было рѣшено сооруженіе Екатеринбугъ-Тюменской желѣзной дороги съ земляным полотномъ въ одинъ путь произвести непосредственнымъ распоряженіемъ казны. Въ слѣдующемъ году было повелѣно произвести изысканія для вѣтви отъ ст. Богдановичъ къ казенному Каменскому заводу, дабы облегчить развитіе на Уралѣ каменноугольной промышленности и сооруженіе Каменской вѣтви Высочайше разрѣщено 29 іюня 1884 года.

Все протяженіе главной линіи отъ Екатеринбурга до Тюмени составило 304 версты, Каменской вѣтви 37,60 верстъ, вѣтви въ Екатеринбургѣ къ главнымъ мастерскимъ 3 версты и вѣтви въ Тюмени къ рѣкѣ Турѣ 5 верстъ, а всего главной линіи и вѣтвей 349,60 верстъ.

Движеніе отъ Екатеринбурга до Камышлова и по Каменской вѣтви было открыто 6 декабря 1885 г., а на остальномъ протяженіи 27 декабря того же года. Общая стоимость составила 14.958.830 рублей, или на версту 42.789 рублей. Исключая изъ этой суммы по средней поверстной разцѣнкѣ стоимость Каменской вѣтви, не имѣвшейся въ виду при состязаніи частныхъ предпринимателей, оказывается, что противъ низшей цѣны, заявленной Тайлоромъ, казенная постройка обошлась дешевле, приблизительно на 6 милліоновъ рублей, и слѣдовательно, дѣйствительное сбереженіе въ 10 разъ превысило предположенія Министра Путей Сообщенія.

Столь удачный опытъ казенной постройки положилъ прочное основаніе систематическому сооруженію желѣзныхъ дорогъ на средства Государственнаго Казначейства.

5 августа 1883 г., по Высочайше утвержденному, всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія, въ Министерство Путей Сообщенія передана съ 1 сен-

тября того же года Жабинко-Пинская желѣзная дорога, протяженіемъ 136 верстъ, постройка коей производилась Военнымъ вѣдомствомъ. На достройку означенной дороги Временнымъ Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ было израсходовано 272.428 рублей, послѣ чего стоимость дороги составила 4.370.275 рублей кред., или 32.134 рубля на версту.

14 февраля 1883 г., по обсужденіи въ Особомъ Совѣщаніи, въ присутствіи Государя Императора, вопроса о необходимости сооруженія стратегическихъ желѣзныхъ дорогъ черезъ Полѣсье, послѣдовало Высочайшее повелѣніе Министру Путей Сообщенія принять всѣ мѣры къ своевременному, не позднѣе какъ въ трехлѣтній срокъ, окончанію сооруженія Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ: 1) Вильно-Ровно съ вѣтвями Барановичи-Бѣлостокъ и соединительными; 2) Сѣдлецъ-Малкинъ и 3) Пинскъ-Гомель, всего около 1.075 верстъ, на сумму, согласно исчисленію Военнаго Министерства, 19.000 рублей съ версты, безъ стоимости рельсовъ, скрѣпленій, верхняго балласта и подвижного состава и безъ оборотнаго капитала, при содѣйствіи желѣзнодорожныхъ баталіоновъ и при томъ же упрощенномъ льготномъ порядкѣ по распоряженію кредитами и по измѣненію штатовъ личнаго состава, какой былъ предоставленъ Военному вѣдомству при постройкѣ Жабинко-Пинской желѣзной дороги.

12 мая того же года были уже начаты работы по сооруженію Вильно-Ровенской дороги, а 30 декабря 1884 г. было открыто движеніе по участку 351 верста Вильно-Лунинецъ-Пинскъ и 2 августа 1885 г. по участку 182 версты Лунинецъ-Ровно. Открытіе движенія на остальныхъ участкахъ состоялось: на вѣтви Барановичи-Бѣлостокъ 200 верстъ въ ноябрѣ 1885 г., Лунинецъ-Гомель—280 верстъ въ февралѣ 1886 г. и Сѣдлецъ-Малкинъ 62 версты въ іюлѣ 1887 г., причемъ самыя работы были начаты на участкѣ Лунинецъ-Гомель въ іюнѣ 1884 г., на вѣтви Барановичи-Бѣлостокъ весною 1885 г., а на Сѣдлецъ-Малкинской въ октябрѣ 1885 г. послѣ Высочайшаго утвержденія 26 ноября 1884 г. нѣкоторыхъ

подробностей. Постройка всѣхъ этихъ линій, входящихъ въ сѣть Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ, исполнена непосредственнымъ распоряженіемъ казны, подъ вѣдѣніемъ Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, и обошлась на версту: Вильно Ровенской линіи и Лунинецъ-Пинскаго участка — 42.288 руб., Лунинецъ-Гомельскаго участка — 36.141 рубль (при меньшемъ количествѣ подвижнаго состава), Барановичи - Бѣлостокскаго участка — 46.768 рублей и Сѣдлецъ-Малкинскаго 46.094 руб., а съ мостомъ черезъ Бугъ — 61.453 рубля.

Сѣть Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ не была, однако, ограничена этими линіями, и Высочайше утвержденнымъ 6 апрѣля 1885 года положеніемъ Комитета Министровъ былъ разрѣшенъ къ постройкѣ тѣмъ же казеннымъ порядкомъ и участокъ отъ Гомеля до Брянска въ 256 верстъ. Открытъ онъ былъ въ августѣ 1887 г. Стоимость сооруженія этого участка опредѣлилась въ суммѣ 8.047.058 руб., что составляетъ на версту 31.434 руб. Изъ изложеннаго усматривается, что сооруженіе одной версты Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ обошлось въ среднемъ около 40.000 рублей.

Положеніемъ Особаго Совѣщанія 26 ноября 1884 г. было постановлено приступить съ осени 1885 года къ сооруженію казною Брестъ-Холмской желѣзной дороги. Дорога была открыта для движенія 9 іюля 1887 года при общемъ протяженіи 106,97 верстъ. Она соединяетъ узловую станцію Брестъ со станціею Холмъ Привислинской желѣзной дороги. Стоимость сооруженія Брестъ-Холмской линіи опредѣлилась въ 4.193.045 руб., а версты 39.198 рублей.

Начало 1885 года ознаменовалось разрѣшеніемъ большой желѣзной дороги на востокѣ — Самаро-Уфимской, замѣчательной въ томъ отношеніи, что ей суждено было сдѣлаться исходнымъ звеномъ Сибирской транзитной линіи и воздѣйствовать на самое рѣшеніе сложнаго вопроса о направленіи сей послѣдней.

Когда Высочайше утвержденнымъ 6-го января

1885 г. положеніемъ Комитета Министровъ *) направленіе Сибирской транзитной линіи было окончательно рѣшено отъ Самары на Уфу, Златоустъ и Челябинскъ, то, на основаніи означеннаго положенія, генералъ-адъютантъ Посьетъ вошелъ 11-го января 1885 года въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ о разрѣшеніи строить первоначальные участки ея отъ линіи Оренбургской дороги у пересѣченія ея рѣкою Кинель чрезъ Уфу и Златоустъ до одного изъ пунктовъ Екатеринбурго-Тюменской или до Каменской ея вѣтви казною. По разсмотрѣніи означеннаго представленія, Комитетъ Министровъ полагалъ желѣзную дорогу отъ мѣста пересѣченія Оренбургскою линіей рѣки Кинель черезъ Уфу и Златоустъ до одного изъ пунктовъ Екатеринбурго-Тюменской желѣзной дороги или до Каменской ея вѣтви построить непосредственнымъ распоряженіемъ казны, но вмѣстѣ съ тѣмъ призналъ несоотвѣтствующимъ сохраненіе за линіей наименованія Сибирской, а предпочелъ сохранить наименованіе по участкамъ, какъ то: Самаро-Уфимская и т. д.

Положеніе это Высочайше утверждено 25 января 1885 года.

Работы по сооруженію дороги отъ Кинели до Уфы, на протяженіи 453,19 верстъ, были окончены въ 1888 г., при стоимости постройки 24.122.252 руб., или 53.227 руб. на версту.

Къ постройкѣ дальнѣйшаго участка дороги отъ Уфы до Златоуста было приступлено лишь въ началѣ 1888 г. и открытіе его послѣдовало въ 1890 году.

Участокъ этотъ отличается своимъ горнымъ характеромъ и представлялъ значительныя трудности со множествомъ искусственныхъ сооруженій.

При длинѣ 298,68 в. онъ обошелся въ 20.220.666 р., или 67.700 руб. на версту.

*) Подробное историческое изложеніе сооруженія Сибирскаго желѣзнодорожнаго пути приведено въ особомъ отдѣлѣ.

Слѣдующей, разрѣшенной къ постройкѣ казеннымъ способомъ, была Ромны-Кременчугская желѣзная дорога. 15 января 1885 г. Министръ Путей Сообщенія внесъ въ Комитетъ Министровъ представленіе, въ которомъ испрашивалъ разрѣшеніе на постройку Ромны-Кременчугской желѣзной дороги казною, чрезъ Управленіе Харьково-Николаевской желѣзной дороги, и Комитетъ Министровъ, въ засѣданіяхъ своихъ 19 марта и 2 апрѣля, положилъ предположеніе Министра Путей Сообщенія относительно постройки Ромны-Кременчугской желѣзной дороги утвердить, на что 6 апрѣля 1886 года и послѣдовало Высочайшее соизволеніе.

Протяженіе дороги составило 220,74 версты, при стоимости 7.523.281 руб., или 34.082 р. на версту. Движеніе на дорогѣ было открыто въ 1888 году.

27 марта 1886 года Высочайше утверждено положеніе Комитета Министровъ о разрѣшеніи непосредственнымъ распоряженіемъ казны постройки дорогъ: Псково-Рижской съ вѣтвью на Дерптъ (Юрьевъ) и Ржево-Вяземской.

Къ сооруженію Псково-Рижской желѣзной дороги съ вѣтвью на Юрьевъ было приступлено въ началѣ лѣта 1886 года и движеніе по ней открыто 22 іюля 1889 года.

Длина главной линіи составила 286,68 верстъ и вѣтви отъ ст. Валкъ до Юрьева 77,36 вер., причемъ стоимость сооруженія этой дороги опредѣлилась въ 16.209.408 р. или 44.531 р. съ версты.

Что же касается Ржево-Вяземской желѣзной дороги, отъ гор. Ржева до ст. Вязьма Московско-Брестской желѣзной дороги, длиною 115,84 верстъ, то движеніе на ней было открыто 5 ноября 1888 г.

Стоимость дороги составила 4.475.403 руб., или на версту 38.631 руб.

Съ 1887 года постройка новыхъ линій казной въ предѣлахъ Европейской Россіи значительно сократилась въ виду затруднительнаго положенія Государственнаго Казначейства и, за исключеніемъ нѣсколькихъ корот-

кихъ линій, постройка дорогъ продолжалась лишь въ Сибири.

Высочайше утвержденнымъ положеніемъ Комитета Министровъ 2 іюня 1890 г. была разрѣшена постройка Джанкой-Ѳеодосійской желѣзной дороги, длиною 110,7 верстъ. Постройка ея обошлась въ 3.131.776 руб., или 28.290 руб. верста. Она открыта для движенія 3 августа 1892 года и съ того же времени передана въ аренду Обществу Лозово-Севастопольской желѣзной дороги срокомъ по 1 января 1895 года или по день перехода Лозово-Севастопольской желѣзной дороги въ казну.

Разрѣшенная 24 февраля 1891 года къ постройкѣ казною узкоколейная Чіатурская вѣтвь (ширина колеи 0,422 саж.) отъ ст. Шаропань Закавказской желѣзной дороги, длиною 38,2 версты, была открыта для движенія въ маѣ 1894 года. Постройка этой вѣтви обошлась въ 1.570.816 руб., что составляетъ поверстную стоимость въ 41.121 руб.

Въ 1891 году былъ рѣшенъ также вопросъ о дальнѣйшемъ доведеніи Самаро-Златоустовской желѣзной дороги до Челябинска. Общее протяженіе отъ Златоуста до Челябинска составило 150,28 верстъ и постройка ея обошлась въ 6.944.331 руб., или 45.680 руб. на версту. Движеніе открыто 25 октября 1892 года и участокъ этотъ присоединенъ къ Самаро-Златоустовской желѣзной дорогѣ, образовавшейся отъ послѣдовавшаго, согласно Высочайшему повелѣнію 24 августа 1890 г., сліянія Самаро-Уфимской и Уфа-Златоустовской желѣзныхъ дорогъ.

На основаніи Высочайше утвержденнаго положенія Комитета Министровъ 30 мая 1891 года, приступлено къ постройкѣ дороги между станціями С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги Бѣлостокъ и Малкинъ, чрезъ Ломжу, Остроленку и Островъ.

Въ окончательномъ видѣ дорога эта, общимъ протяженіемъ около 134 верстъ, обошлась въ 4.473.067 руб., или 33.356 руб. съ версты.

Сооруженіе Земетчинской вѣтви непосредственнымъ

распоряженіемъ казны было разрѣшено Высочайше утвержденнымъ 1 февраля 1892 года положеніемъ Комитета Министровъ. Начинаясь съ 620 версты Сызрано-Вяземской желѣзной дороги, между ст. Фитингофъ и Бернардовка, вѣтвь эта оканчивается у с. Земетчино, имѣя длину 24,23 вер. Стоимость ея сооруженія 372.730 руб., что составляетъ 15.383 руб. съ версты. Открыта для движенія 1 августа 1893 года.

Сооруженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ казною въ 1893 году было ограничено только нѣсколькими вѣтвями, а именно: Боржомской, Славянской, Гадячской, Лебединской, Ахтырской и Ораны-Олитской.

Боржомская вѣтвь была разрѣшена къ постройкѣ, Высочайше утвержденнымъ 5 марта 1893 г. положеніемъ Комитета Министровъ. Начинаясь отъ ст. Михайлово Закавказкой желѣзной дороги, она слѣдуетъ по долинѣ рѣки Куры и, имѣя протяженіе 27,7 вер., оканчивается, въ $1^1/_4$ версты не доходя до Боржома. Открыта для движенія 30 августа 1894 года. Стоимость этой вѣтви составляла 876.554 руб., или на версту 31.644 руб.

Славянская вѣтвь, длиною 8 верстъ, отъ ст. Славянскъ Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги черезъ городъ Славянскъ до Соляныхъ заводовъ, была разрѣшена Высочайше утвержденнымъ 1 іюня 1893 г. положеніемъ Комитета Министровъ. Стоимость ея была исчислена въ 250.000 руб., или на версту 31.250 руб.

Тѣмъ же Высочайше утвержденнымъ положеніемъ разрѣшены были къ постройкѣ вѣтви Харьково-Николаевской желѣзной дороги: отъ ст. Лохвица Роменскаго участка къ г. Гадячу, протяженіемъ 40,12 верстъ, отъ ст. Боромля Сумскаго участка къ г. Лебедяни, протяженіемъ 32,8 верстъ и отъ ст. Ахтырка Сумскаго участка къ г. Ахтырка въ 16 верстъ. На всѣхъ ихъ правильное движеніе открыто 18 февраля 1895 года, Стоимость этихъ вѣтвей опредѣлилась въ 1.510.097 руб., или 16.982 руб. съ версты.

Ораны - Олитская вѣтвь, протяженіемъ 38,4 версты,

открыта для движенія 15 февраля 1895 г. и обошлась въ 1.400.237 руб., или на версту 36.464 руб.

Такимъ образомъ за все время царствованія Императора Александра III непосредственнымъ распоряженіемъ вѣдомства путей сообщенія (не считая участковъ Закаспійской военной желѣзной дороги и линій въ Финляндіи), было построено и открыто для правильнаго движенія 4.110 верстъ дорогъ, а съ присоединеніемъ къ сему Жабинка-Пинской линіи, длиною въ 138 верстъ, начатой ранѣе, но оконченной въ 1882 году, протяженіе вновь построенныхъ казной линій составляетъ всего 4.248 верстъ.

Постройка желѣзныхъ дорогъ частными обществами.

На ряду съ казенной постройкой желѣзныхъ дорогъ, нѣкоторыя желѣзныя дороги, признававшіяся Министерствомъ Путей Сообщенія необходимыми и представлявшія для строителей выгоды въ экономическомъ и коммерческомъ отношеніяхъ, строились частными предпринимателями, причемъ въ первую половину царствованія Императора Александра III частная дѣятельность на этомъ поприщѣ развивалась не особенно интенсивно. Первой такой линіей была желѣзная дорога отъ Ивангорода до Домброва, имѣвшая цѣлью сближеніе фабрикъ и заводовъ Кѣлецкой и Радомской губерній съ залежами каменнаго угля Силезско-Домбровскаго бассейна. Образовавшееся съ этою цѣлью Общество было Высочайше утверждено 10 іюля 1881 года, основной капиталъ опредѣленъ въ 24.849.000 руб. мет., съ 5% гарантіей Правительства и введено обязательство пріобрѣтать подвижной составъ и рельсы на отечественныхъ заводахъ. Дорога для постройки была подраздѣлена на три участка: Ивангородъ-Радомъ-Бзинъ, Бзинъ-Олькуши-Домбровъ и Колюшки-Бзинъ-Бодзеховъ. Всего сооружено 454 версты, не считая мелкихъ вѣтвей, и дорога открыта для правильнаго движенія въ ноябрѣ 1886 г.

Въ томъ же году Обоянскому земству была разрѣшена постройка узкоколейной желѣзной дороги отъ г. Обояни до ст. Марьино Курско-Харьково-Азовской

желѣзной дороги, съ цѣлью облегченія сбыта хлѣбныхъ продуктовъ этого густонаселеннаго уѣзда и оживленія дѣятельности мѣстныхъ сахарныхъ заводовъ. Правительство отнеслось къ этой первой попыткѣ земства устроить дешевый подъѣздной путь весьма сочувственно и дало Обоянскому земству, по Высочайше утвержденному 5 сентября 1881 года положенію Комитета Министровъ, для постройки ссуду въ 285.900 руб. на 37 лѣтъ. Дорога, длиною въ 30 верстъ, была открыта для движенія 17 іюня 1882 г.

Въ 1883 году постройка путей частными Обществами ограничилась разрѣшеніемъ постройки Тквибульской вѣтви Закавказской желѣзной дороги, протяженіемъ до 40 верстъ, оконченной постройкою 14 декабря 1887 г. и 16-ти-верстной вѣтви отъ Тростянецкаго сахарнаго завода къ ст. Низковка Либаво-Роменской желѣзной дороги, построенной на средства Товарищества сего завода и открытой для движенія 1 декабря 1884 г.

Въ томъ же году послѣдовало открытіе построенныхъ Обществомъ Закавказской желѣзной дороги на основаніи Высочайшаго соизволенія, послѣдовавшаго въ 1879 г., участковъ Тифлисъ-Баку и Самтреди-Батумъ съ вѣтвями, общимъ протяженіемъ 614 верстъ.

Въ числѣ новыхъ дорогъ, постройка коихъ, по мнѣнію Министра Путей Сообщенія, являлась неотложной, генералъ-адъютантъ Посьетъ неоднократно настаивалъ на соединеніи Ростова-на-Дону съ Новороссійскомъ, предполагая строить эту линію средствами казны. Въ 1883 году Правленіе Общества Ростово-Владикавказской жел. дороги, съ своей стороны вошло съ ходатайствомъ о предоставленіи ему постройки вѣтви отъ ст. Тихорѣцкой къ Новороссійску. Въ виду сего Министръ Путей Сообщенія призналъ желательнымъ разрѣшить Обществу Ростово-Владикавказской желѣзной дороги построить и эксплоатировать Новороссійскую вѣтвь съ тѣмъ, чтобы означенное Общество было переименовано въ Общество Владикавказской жел. дороги, и 25 декабря послѣдовало Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго

Совѣта объ измѣненіи устава Общества, которымъ капиталъ Новороссійской вѣтви опредѣленъ въ 20.531.500 р. мет., или 31.694.034 руб. кредит. облигаціями.

Новороссійская вѣтвь составила протяженіе 254 слишкомъ версты. Участокъ ея до Екатеринодара 127 верстъ открытъ для движенія въ іюлѣ 1887 года, а остальной, въ виду трудности подхода къ Новороссійску, потребовавшаго прорытія двухъ тоннелей, лишь въ іюлѣ 1888 года. Стоимость этой вѣтви опредѣлилась въ 9.866.469 руб. мет. или на версту 38.844 руб. мет.

Въ теченіе послѣдующаго времени до 1886 г. включительно частная иниціатива почти отсутствовала и единственными линіями, построенными въ это время, является сооруженная на средства Богородско-Глуховской мануфактуры 16 верстная вѣтвь отъ мануфактуры до Московско-Нижегородской жел. дороги, движеніе на которой открыто въ декабрѣ 1885 г. и разрѣшенная къ постройкѣ Обществу Московско-Ярославской желѣзной дороги линія Ярославль-Нерехта-Кострома. Постройка означенной желѣзной дороги представляетъ ту особенность, что, согласно Высочайше утвержденному 2 апрѣля 1886 года Положенію Комитета Министровъ, Правительство, не давая никакой гарантіи на строительный капиталъ, ограничило свое участіе въ постройкѣ уступкой Обществу заимообразно изъ казенныхъ запасовъ рельсовъ и подвижного состава на 1.152.142 руб. Дорога эта, длиною въ 87 верстъ, съ вѣтвью къ Волгѣ, протяженіемъ въ 4½ версты, открыта для движенія въ декабрѣ 1887 года. Стоимость ея равнялась 3.428.142 руб. кред.

Неудовлетворительное, по заявленію Министра Финансовъ, состояніе Государственнаго Казначейства и ощущавшійся Имперіею въ 1886 году экономическій кризисъ побудили Правительство нѣсколько пріостановиться постройкой новыхъ линій, и Высочайше утвержденнымъ 27 ноября 1886 года Положеніемъ Комитета Министровъ, Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ было предоставлено въ случаѣ заявленія со стороны какихъ-либо желѣзнодорожныхъ Обществъ и отдѣльныхъ

предпринимателей ходатайствъ о желаніи ихъ принять на себя сооруженіе какой-либо изъ проектированныхъ Правительствомъ желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ коммерческое значеніе, и притомъ на условіяхъ, не вызывающихъ ни прямаго расходованія суммъ изъ Государственнаго Казначейства во время постройки дороги, ни такихъ обязательствъ Правительства по выдачѣ, впослѣдствіи, субсидіи, ссудъ или приплатъ по гарантіи, которыя равнялись бы уплатѣ процентовъ по займу, заключенному для постройки дороги самимъ Правительствомъ, входитъ въ ближайшее обсужденіе такихъ предложеній и, если таковыя будутъ признаны заслуживающими уваженія, то вноситъ по онымъ особыя представленія.

Въ виду сего, въ теченіе послѣдующихъ годовъ непосредственно казной, за исключеніемъ Сибирской жел. дороги, почти вовсе не строилось линій, а намѣченныя Министерствомъ Путей Сообщенія новыя дороги получали осуществленіе чрезъ посредство частныхъ Обществъ. Такъ, въ теченіе 1887 — 1889 гг. Обществу Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ была разрѣшена постройка вѣтви отъ ст. Вапнярка къ Тростянецкому заводу и цѣлая сѣть линій, подъ общимъ наименованіемъ Уманьскихъ и Новоселицкихъ желѣзныхъ дорогъ.

Первая была разрѣшена Высочайше утвержденнымъ 10 іюля 1887 года Положеніемъ Комитета Министровъ и имѣла протяженіемъ около 40 верстъ, отъ ст. Вапнярки до Тростянецкаго сахарнаго завода.

Строительный капиталъ вѣтви былъ опредѣленъ въ 675.000 руб. и частью отнесенъ на основной капиталъ Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, частью же покрытъ изъ средствъ Тростянецкаго завода; открытіе вѣтви для движенія послѣдовало 9 февраля 1889 года.

Постройка сѣти Уманьскихъ вѣтвей была разрѣшена Обществу Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Высочайше утвержденнымъ 25 мая 1888 года мнѣніемъ Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, названному Обществу предоставлено построить

желѣзнодорожныя вѣтви отъ ст. Казатинъ и отъ ст. Демковка на Тростянецкой вѣтви Юго-Западныхъ дорогъ до ст. Шукай-вода и отсюда чрезъ г. Умань на соединеніе съ Фастовской жел. дорогой на ст. Шпола, общимъ протяженіемъ 373 версты.

Строительный капиталъ сихъ вѣтвей опредѣленъ въ 12.661.577 руб. кред. и образованъ выпускомъ 4% облигацій на нарицательный капиталъ 20.300.000 руб., коимъ дана Правительственная 4% гарантія.

Постройка этой дороги была окончена въ три года, а движеніе было открываемо частями съ февраля 1889 г. до декабря 1890 года.

Наконецъ, 8 іюля 1889 года Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Соединенныхъ Департаментовъ Государственнаго Совѣта Обществу Юго-Западныхъ жел. дорогъ было предоставлено построить и эксплоатировать признававшіяся весьма существенными въ строительномъ отношеніи вѣтви отъ ст. Жмеринка чрезъ Могилевъ на Днѣстрѣ, до м. Окницы, отъ ст. Слободы чрезъ м. Рыбницу на Днѣстрѣ и г. Бѣльцы до м. Окницы и далѣе чрезъ м. Липканы до Новоселицъ на соединеніе съ Австрійскою Лемберго-Черновицкою дорогою.

Средства на эту работу съ одновременно возложенной на Общество укладкой второго пути отъ Бирзулы до Жмеринки были образованы выпускомъ, распоряженіемъ самого Общества, гарантированныхъ Правительствомъ 4% облигацій.

Открытіе этихъ вѣтвей для движенія послѣдовало въ разное время: отъ Жмеринки до Могилева въ августѣ 1892 года, отъ ст. Слободка до Рыбницы въ декабрѣ 1892 года, отъ Могилева до Окницы и отъ Бѣльцы до Новоселицъ въ ноябрѣ и декабрѣ 1893 года и отъ Рыбницы до Бѣльцы въ августѣ 1894 года. Всѣ эти пути, были объединены подъ общимъ названіемъ Новоселицкихъ вѣтвей и составляютъ общимъ протяженіемъ около 516¼ верстъ. Стоимость этихъ вѣтвей исчисляется въ 37.569.622 руб.

Тѣмъ же Высочайше утвержденнымъ 8 іюля 1889 г.

мнѣніемъ Государственнаго Совѣта Обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги предоставлена была постройка и эксплоатація вѣтвей отъ ст. Богоявленска чрезъ г. Ранненбургъ къ городамъ Данкову и Лебедяни, общимъ протяженіемъ 107 верстъ, съ обязательствомъ устроить элеваторы на станціяхъ или при городахъ: Козловѣ, Ряжскѣ, Данковѣ и Лебедяни съ подъѣздными къ нимъ путями.

Всѣ расходы покрыты Обществомъ выпускомъ облигаціоннаго капитала безъ всякаго пособія отъ казны.

Вѣтви были открыты въ ноябрѣ 1890 года. Стоимость сихъ вѣтвей исчисляется въ 3.850.000 руб. кред.

Кромѣ перечисленныхъ выше, болѣе крупныхъ линій, въ разсматриваемый періодъ времени до 1890 года включительно, были построены лишь мелкія пути второстепеннаго значенія, или незначительныя вѣтви къ существующимъ путямъ. Къ первымъ относятся:

Ириновская желѣзная дорога при ширинѣ колеи 0,75 метровъ, или 0,352 саж.

Она была разрѣшена къ постройкѣ Высочайше утвержденнымъ 31 декабря 1889 года положеніемъ Комитета Министровъ барону Корфу, безъ всякихъ пособій отъ казны.

Начинаясь въ С.-Петербургѣ на правомъ берегу Невы отъ Охты, дорога идетъ до мѣстечка Ириновки, мимо пороховыхъ заводовъ, частью, на протяженіи 510 саж., по полотну военнаго пути. Первоначальное протяженіе ея опредѣлилось въ 33,77 верстъ и дорога была открыта 1 октября 1892 года.

Высочайше утвержденнымъ 31 мая 1891 года положеніемъ Комитета Министровъ разрѣшено было Обществу Шуйско-Ивановской желѣзной дороги построить подъѣздной путь общаго пользованія отъ села Середаупина до ст. Ермолино, съ тѣмъ, что строительный капиталъ не долженъ превышать суммы 350.000 руб., полученной Обществомъ на этотъ предметъ отъ мѣстныхъ фабрикантовъ, въ видѣ ссуды срокомъ на 23 года.

Вѣтвь эта, протяженіемъ 18,77 верстъ, открыта для движенія въ январѣ 1893 года.

Изъ вѣтокъ построена, на основаніи Высочайше утвержденнаго 13 іюня 1890 года мнѣнія Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, Обществомъ Риго-Динабургской дороги соединительная вѣтвь отъ полустанціи „Военный Госпиталь“ Мюльграбенской вѣтви къ элеватору на Андреевскомъ островѣ, длиною 3 версты, открытая для движенія въ іюнѣ 1892 года и, на основаніи Высочайше утвержденнаго 9 ноября 1890 г. положенія Комитета Министровъ, разрѣшено было Обществу Рязанско-Козловской дороги, Окскую хозяйственную вѣтвь до 4 верстъ обратить въ вѣтвь общаго пользованія.

Выше было упомянуто, что, начиная съ 1887 года, преобладавшая въ предшествовавшіе года система развитія сѣти непосредственнымъ распоряженіемъ казны утрачивала своихъ сторонниковъ и встрѣчала все большія и большія затрудненія, будучи ограничена въ послѣднее время лишь преимущественно небольшими стратегическими линіями на западѣ и проектомъ сооруженія великаго Сибирскаго пути; одновременно съ этимъ зародилась и назрѣвала новая система пользованія для желаемаго развитія путей существующими наиболѣе состоятельными желѣзнодорожными Обществами.

Начало примѣненія этой системы выразилось уже въ 1891 году возбужденіемъ къ дальнѣйшей предпріимчивости Обществъ Московско-Рязанской, Курско-Кіевской, Владикавказской и Рязанско-Козловской жел. дорогъ.

Такъ, журналомъ отъ 17/19 марта 1891 г. Особаго Совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя Комитета Министровъ дѣйств. тайн. сов. Бунге, было положено: сооруженіе желѣзной дороги Рязань-Саранскъ-Алатырь-Казань предоставить Обществу Московско-Рязанской желѣзной дороги безъ моста чрезъ р. Волгу, съ разрѣшеніемъ сему Обществу также устройства вѣтвей отъ Коломны къ селу Озеры и отъ Перова къ скотобойнямъ и далѣе до р. Москвы, устройство на станціяхъ Москва и Коломна зернохранилищъ, а на станціяхъ Зарайскъ и Рязань элеваторовъ.

*

Положеніе Совѣщанія было Высочайше утверждено 9 апрѣля, а 21 апрѣля Высочайше утверждено положеніе Комитета Министровъ, по представленію Министра Путей Сообщенія объ утвержденіи заключенія Совѣщанія.

Вслѣдъ затѣмъ, Высочайше утвержденнымъ 11 іюня того же 1891 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, Общество Московско-Рязанской желѣзной дороги переименовано въ Общество Московско-Казанской желѣзной дороги.

Всѣ вышеупомянутыя работы исполнены Обществомъ на счетъ выпуска дополнительныхъ 4% облигацій съ правительственной гарантіей съ предоставленіемъ Правительству участія въ избыткѣ дивиденда противъ опредѣленной нормы.

Вѣтви къ скотобойнѣ и къ озерамъ открыты для движенія въ августѣ 1893 года, участокъ Казанской дороги до р. Волги открытъ въ сентябрѣ и декабрѣ 1893 года, а за Волгой въ іюлѣ 1894 года. Линія Рязань-Казань, протяженіемъ 788½ верстъ, обошлась въ 34.474.946 руб., или на версту 43.722 руб.

Такимъ образомъ, изъ бывшей Московско-Рязанской дороги съ вѣтвями къ Егорьевску и Зарайску въ сложности около 232 верстъ, Московско-Казанская желѣзная дорога съ новыми вѣтвями разрослась въ 1.063 слишкомъ версты.

Вторымъ частнымъ Обществомъ, получившимъ значительное развитіе, было Общество Курско-Кіевской желѣзной дороги.

Согласно Высочайше утвержденному 24 мая 1891 г. Положенію Комитета Министровъ названному Обществу была разрѣшена постройка линіи Курскъ-Воронежъ и устройство слѣдующихъ подъѣздныхъ, узкоколейныхъ вѣтвей: 1) отъ Коренева до Рыльска, 2) отъ Коренева до Суджи, 3) отъ Конотопа къ Шостенскому пороховому заводу, 4) отъ Круты до гор. Чернигова и 5) отъ Круты до Пирятина.

Всѣ эти работы были произведены на средства до-

полнительнаго облигаціоннаго капитала, и Общество Курско-Кіевской дороги было переименовано въ Общество Кіево-Воронежской желѣзной дороги.

Дорога отъ Курска до Воронежа составила протяженіе 230,5 верстъ и была открыта для движенія на первой половинѣ—2 января, а на второй—1 іюля 1894 г.

Узкая колея вѣтвей была установлена въ 0,469 саж. = 1 метру.

Вѣтвь отъ Коренево до Суджи, протяженіемъ около 37,5 верстъ, открыта въ ноябрѣ 1893 г. Вѣтви отъ Конотопа къ Шостенскому заводу и Пироговкѣ, протяженіемъ около 92,5 верстъ, отъ Круты до Чернигова 75,2 версты и отъ Круты до Пирятина около 101,5 верстъ открыты въ декабрѣ 1893 г. и вѣтвь отъ Коренева до Рыльска, протяженіемъ около 22 верстъ, открыта въ апрѣлѣ 1894 г. Стоимость вѣтвей равняется 7.375.000 р. или 22.147 р. на версту.

Равнымъ образомъ частной предпріимчивости была предоставлена постройка линій на Петровскъ и въ группѣ Кавказскихъ минеральныхъ водъ, изъ коихъ первая признавалась вѣдомствомъ Путей Сообщенія весьма важной въ экономическомъ отношеніи. Означенныя линіи, согласно послѣдовавшему 24 мая 1891 г. Высочайшему соизволенію, были предоставлены Обществу Владикавказской желѣзной дороги, въ качествѣ вѣтвей послѣдней, на счетъ особаго облигаціоннаго займа, реализованнаго самимъ Обществомъ.

Вѣтви Петровская отъ ст. Бесланъ, протяженіемъ около 249,5 вер., и Минераловодская, протяженіемъ около 60,5 вер., были открыты для движенія въ маѣ 1894 года. Стоимость сихъ вѣтвей опредѣлилась въ 14.767.888 руб. или 47.638 руб. съ версты.

Въ 1891 году послѣдовало также значительное расширеніе Общества Рязанско-Козловской жел. дороги.

Означенное Общество вошло съ ходатайствомъ о передачѣ ему въ арендное пользованіе казенной Козлово-Саратовской линіи и о разрѣшеніи постройки узкоколейныхъ питательныхъ вѣтвей отъ этой линіи къ Уральску и Со-

сновкѣ и ширококолейной линіи на Камышинъ, съ устройствомъ элеваторовъ и товарныхъ складовъ на Волжскихъ пристаняхъ.

Противъ этого ходатайства послѣдовали возраженія отъ Общества Грязе-Царицынской желѣзной дороги, опасавшагося уменьшенія доходности своей линіи, а также—со стороны вѣдомства Путей Сообщенія, находившаго неудобнымъ отдачу перешедшей незадолго до сего въ казну линіи вновь въ частное владѣніе.

Вопросъ этотъ вызвалъ обширныя пренія, какъ въ засѣданіяхъ образованнаго по Высочайшему повелѣнію въ мартѣ 1891 г. Особаго Совѣщанія, такъ и въ Соединенномъ Присутствіи Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта. Министръ Путей Сообщенія дѣйствительный тайн. сов. Гюббенетъ и съ нимъ 11 членовъ полагали ходатайство Рязанско-Козловской желѣзной дороги отклонить, Предсѣдатель же и остальные члены находили означенное ходатайство подлежащимъ удовлетворенію.

Его Императорскому Величеству благоугодно было 31 декабря 1891 года согласиться съ мнѣніемъ большинства.

Въ виду сего Обществу Рязанско-Козловской дороги предоставлены были сооруженіе и эксплоатація линій: 1) Покровско-Уральской съ вѣтвями до Николаевска и до Александрова-Гая, 2) Тамбово-Камышинской, 3) Лебедянь-Елецкой, 4) вѣтвей отъ Козлово-Саратовской до Баланды и до Петровска, Сердобска и Вольска, съ переименованіемъ его въ Общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги, а также передана въ пользованіе Козлово-Саратовская казенная жел. дорога. Условія соглашенія, соотвѣтственныя измѣненія Устава и преобразованіе Общества Рязанско-Козловской жел. дороги въ Общество Рязанско-Уральской были окончательно установлены Высочайше утвержденнымъ 11 января 1892 г. положеніемъ Соединеннаго Присутствія.

Открытіе движенія послѣдовало: на узкоколейной (колея 0,469 саж.) Покровско-Уральской, протяженіемъ

около 396 верстъ, 25 октября 1894 г.; на вѣтвяхъ ея: Урбахъ-Александровъ-Гай около 173 вер.,—1 октября 1895 г. и Ершовъ-Николаевскъ, около 88 верстъ,—28 августа 1895 года. На Тамбово-Камышинской, протяженіемъ около 444 вер.,—въ маѣ и сентябрѣ 1894 г., на Лебедянь-Елецкой, протяженіемъ 74 1/4 в., въ апрѣлѣ 1894 г. и на вѣтвяхъ: Ртищево-Сердобскъ, длиною около 45,37 вер.,—въ апрѣлѣ 1894 г.; Аткарскъ-Баланда, около 74,6 вер.,—12 сентября 1895 г., Аткарскъ-Петровскъ, около 57 вер.,—22 ноября 1894 г. и Петровскъ-Вольскъ, протяженіемъ 28,5 вер.,—1 сентября 1895 года.

Стоимость этихъ линій и вѣтвей опредѣлилась: Покровско-Уральская съ вѣтвью на Уралъ 13.585.487 руб.; вѣтви: Урбахъ-Александровъ-Гай — 4.276.675 руб. и Ершовъ-Николаевскъ — 2.818.318 руб., Тамбово-Камышинская — 22.612.596 р., Лебедянь-Елецкая — 4.745.686 р.; Ртищево-Сердобскъ — 1.657.078 рублей, Аткарскъ-Баланда — 2.806.718 руб., Аткарскъ-Петровскъ и Петровскъ-Вольскъ, въ общемъ — 8.732.122 руб. Общая стоимость всѣхъ означенныхъ линій, протяженіемъ 1.380,72 в., составила 61.234.680 руб. или на версту 44.350 руб.

Киржачская вѣтвь, или продолженіе Карабановской, была разрѣшена Обществу Московско-Ярославской желѣзной дороги вмѣстѣ съ Высочайшимъ утвержденіемъ 9 іюня 1892 г. дополненія къ уставу, на основаніяхъ установленныхъ для Костромской вѣтви, съ тѣмъ, чтобы строительный капиталъ на нее, образуемый дополнительнымъ выпускомъ гарантированныхъ Правительствомъ облигацій, не превосходилъ 550.000 руб. кред.

Длина вѣтви составила 20,13 вер.

Движеніе открыто 19 ноября 1893 года.

Приморская или С.-Петербурго-Сестрорѣцкая желѣзная дорога была разрѣшена къ постройкѣ отставному поручику инженеръ-механику Авенаріусу на основаніи условій, Высочайше утвержденныхъ 29 іюня 1892 г., и контракта, заключеннаго имъ съ С.-Петербургскою городскою управою 7 октября того же года. Она идетъ отъ С.-Петербурга въ Новой Деревнѣ чрезъ Лахту,

Лисій Носъ къ Сестрорѣцку и имѣетъ протяженіе главнаго пути около 30 верстъ, а съ вѣтвями чрезъ Коломяги къ Озеркамъ и къ морской пристани на Лисьемъ Носѣ 36 верстъ. Открыта для движенія 26 ноября 1894 г. Стоимость дороги исчислялась въ 1.780.308 руб. или на версту дороги 49.453 руб.

Въ 1893 году строительная дѣятельность частныхъ Обществъ вновь усилилась. Такъ, согласно Высочайше утвержденному 26 апрѣля 1893 года Положенію Соединеннаго Присутствія, Обществу Рязанско-Уральской жел. дороги разрѣшена постройка Богоявленскъ-Сосновской вѣтви, длиною 79 верстъ. Стоимость этой вѣтви опредѣлилась въ 2.960.442 руб. или 37.474 руб. на версту.

9-го мая 1893 года, Высочайше разрѣшена Обществу Владикавказской желѣзной дороги постройка вѣтви отъ ст. Кавказской до г. Ставрополя.

Хотя сооруженіе этой вѣтви, протяженіемъ 145,10 вер., отнесено было на дополнительный $4^0/_0$ облигаціонный капиталъ Общества, но Ставропольская городская Дума приняла на себя отчужденіе нужныхъ для дороги земель и ежегодную уплату Обществу въ теченіе 24 лѣтъ по 31.250 руб. Стоимость этой вѣтви составила 5.081.539 руб. или на версту 35.021 руб.

На ряду съ этимъ бывшему Обществу Курско-Кіевской желѣзной дороги, переименованному въ Общество Кіево-Воронежской желѣзной дороги, предоставлено было Высочайше утвержденнымъ 12 іюня 1893 года Положеніемъ Соединеннаго Присутствія построить ширококолейную дорогу отъ ст. Рыльскъ-Боровская до г. Брянска, протяженіемъ около 186 вер., и узкоколейный (0,469 саж.) подъѣздной путь отъ ст. Ворожба до ст. Серединная-Буда, протяженіемъ 142,23 вер., а также перестроить узкоколейный путь отъ ст. Коренево до ст. Рыльскъ-Боровская, длиною 22 вер., въ ширококолейный.

Означенное разрѣшеніе, однако, вскорѣ было измѣнено Высочайше утвержденнымъ 4 февраля 1894 г.

Положеніемъ Соединеннаго Присутствія, а именно: линія Рыльскъ-Брянскъ была замѣнена линіею Льговъ-Брянскъ, перестройка же послѣдней вѣтви была отмѣнена. Протяженіе линіи Льговъ-Брянскъ составило 195,4 вер., а стоимость ея была исчислена въ 11.716.564 руб. кред. или на версту 59.962 руб. Стоимость подъѣзднаго пути Ворожба-Серединная-Буда опредѣлилась въ 4.346.494 р. или 30.559 руб. съ версты. Правильное движеніе на первой линіи открыто 1 августа 1893 года, на подъѣздномъ пути—1 декабря 1892 года.

Въ 1893 году состоялось коренное преобразованіе Общества Грязе-Царицынской желѣзной дороги. Означенное Общество 4 марта 1893 г. вошло съ ходатайствомъ о разрѣшеніи пріобрѣсти Козлово-Воронежско-Ростовскую дорогу путемъ обмѣна акцій этой дороги на негарантированныя акціи новаго Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ и предоставить этому Обществу сооруженіе новой дороги отъ Пензы или Балашова къ Харькову съ вѣтвью на Лозовую или на Славянку или къ другому пункту Донецкой дороги, а также подъѣздныхъ путей, которые будутъ признаны необходимыми.

Ходатайство это было разсмотрѣно въ Соединенномъ Присутствіи и 15 іюня 1893 г. послѣдовало Высочайшее утвержденіе Положенія Присутствія, согласно которому былъ утвержденъ уставъ новаго Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ съ передачей ему въ аренду казенныхъ Орловско-Грязской и Ливенской дорогъ и съ предоставленіемъ сему Обществу сооруженія и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи отъ г. Балашова черезъ ст. Поворино, Новохоперскъ, Бобровъ, Коротоякъ, Острогожскъ, Слободу Алексѣевку, Валуйки, Чугуевъ до Харькова, протяженіемъ около 600 верстъ и стоимостью приблизительно 25.800.000 руб., и желѣзнодорожныхъ вѣтвей: а) къ одной изъ станцій Курско-Харьково-Азовской или Донецкой желѣзныхъ дорогъ, б) черезъ село Бутурлиновку до слободы Калачъ 90 верстъ, стоимостью около 1.800.000 руб.; в) отъ ст. Шахтная

къ Власовскимъ рудникамъ, стоимостью около 150.000 р., при длинѣ около 8½ вер., взамѣнъ Атюхтинской вѣтви, подлежащей разборкѣ и г) отъ ст. Соляной до Волжской 2½ версты, стоимостью 295.000 руб.

Вѣтвь, направленіе коей было намѣчено къ одной изъ станцій Курско-Харьково-Азовской или Донецкой дорогъ, была вслѣдъ затѣмъ, Высочайше утвержденнымъ 16 апрѣля 1894 года положеніемъ Соединеннаго Присутствія, опредѣлена отъ ст. Купянскъ до ст. Лисичанскъ Донецкой дороги, протяженіемъ 117 верстъ, взамѣнъ первоначально предполагавшейся на Славянскъ, протяженіемъ 119 вер., чѣмъ получался выходъ для сѣвернаго раіона Донецкаго бассейна чрезъ Лисичанскъ на новую Балашово-Харьковскую дорогу. Общее протяженіе новыхъ линій и вѣтвей, предоставленныхъ къ постройкѣ новому Обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, составило такимъ образомъ: Балашово-Харьковская 623,54 версты, Купянско-Лисичанская вѣтвь 117,05 вер., Таловая-Калачъ 87,82 вер., соединительныя вѣтви отъ ст. Харьковъ до ст. Новая-Баварія 8,95 вер. и отъ поста на предъидущей вѣтви до врем. ст. Основа у полотна Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги—2,36 вер., а всего 839,57 вер. Стоимость Балашово-Харьковской желѣзной дороги съ вѣтвями опредѣлилась въ 44.029.490 руб., или на версту 52.443 руб.

Наконецъ, послѣднимъ по времени было Высочайше утверждено 27 мая 1894 г. положеніе Соединеннаго Присутствія, по которому Обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги предоставлено сооруженіе и эксплоатація желѣзнодорожныхъ линій отъ Таволжанки до Ртищева, протяженіемъ 97 вер., и отъ Сердобска до Пензы, протяженіемъ 103 версты.

Движеніе по первой изъ этихъ линій было открыто 8 ноября 1896 г. и по второй 6 ноября 1896 г. Стоимость этихъ линій была исчислена: Сердобскъ-Пенза 4.943.820 р., или 47.911 р. съ версты, и Таволжанка-Ртищево—4.637.333 р., или 47.807 р. съ версты.

Тѣмъ же положеніемъ разрѣшено было Обществу

Московско-Казанской желѣзной дороги сооруженіе и эксплоатація линіи отъ Пензы до Рузаевки, протяженіемъ 136 верстъ.

Движеніе по этой линіи было открыто 16 декабря 1895 года. Стоимость ея исчислялась въ 5.140.000 руб., или 37.794 руб. съ версты.

Всего, за время царствованія Императора Александра III, открыто для правильнаго движенія дорогъ, построенныхъ частными обществами, — 5.648 верстъ, изъ конхъ 797 верстъ были разрѣшены къ постройкѣ въ предшедствовавшіе годы и кромѣ того имѣлось въ постройкѣ неоконченныхъ дорогъ, открытыхъ уже впослѣдствіи, 2.642 версты.

Независимо отъ увеличенія рельсовой сѣти въ Европейской Россіи, въ Царствованіе Императора Александра III одновременно начала обслуживаться желѣзными дорогами и Азіатская Россія. Такъ, заботами Военнаго вѣдомства была построена и открыта для движенія Закаспійская желѣзная дорога до Самарканда, протяженіемъ 1.417 верстъ, и съ 1891 г. производились работы по постройкѣ Сибирской желѣзной дороги, каковой къ концу Царствованія состояло въ постройкѣ 3.851 вер., а именно участки Челябинскъ-Иркутскъ, съ вѣтвью на Томскъ и Владивостокъ-Хабаровскъ.

За этотъ же періодъ времени въ Финляндіи открыто для правильнаго движенія желѣзнодорожныхъ линій 1.234 версты, изъ конхъ главнѣйшія были: а) Таммерфорсъ-Николайштадтъ-Улеаборгъ, б) Котка-С.-Михель-Куопіо и в) Выборгъ-Іоэнсу, и кромѣ того въ постройкѣ состояло 132 вер., изъ конхъ главнѣйшая линія Таммерфорсъ-Бьернеборгъ.

Такимъ образомъ всего въ теченіе Царствованія Императора Александра III было открыто для правильнаго движенія желѣзнодорожныхъ линій:

Въ Европейской Россіи:

построенныхъ непосредственно казной . . .	4.248	вер.
„ частными обществами . .	5.648	„

дорогъ В. К. Финляндскаго	1.234 вер.
въ Азіатской Россіи	1.417 „
Итого въ Имперіи . . .	12.547 вер.

Сверхъ того къ концу Царствованія состояло строящихся:

въ Европейской Россіи	2.801 вер.
дорогъ В. К. Финляндскаго	132 „
въ Азіатской Россіи	3.851 „
Итого въ Имперіи . . .	6.784 вер.

Всего въ Царствованіе Императора Александра III открыто и начато постройкою въ Имперіи 19.331 вер., что даетъ приростъ къ желѣзнодорожнымъ линіямъ предыдущихъ Царствованій 84% *).

Всего къ концу Царствованія Императора Александра III, вмѣстѣ въ бывшими къ началу Царствованія, состояло верстъ:

	Желѣзнодорожныхъ линій, открытыхъ для правильнаго движенія.	Строящихся жел. дор.
въ Европейской Россіи . . .	30.967 **) вер.	2.801 вер.
дорогъ В. К. Финляндскаго .	2.051 „	132 „
въ Азіатской Россіи	1.417 „	3.851 „
Итого въ Имперіи . . .	34.435 вер.	6.784 вер.
	41.219 вер.	

*) Данныя прироста по годамъ, а равно географическое развитіе сѣти жел. дор. въ Царствованіе Императора Александра III представлены на прилагаемыхъ къ сему Обзору: картѣ и діаграммѣ, на которыхъ эти данныя сопоставлены съ соотвѣтствующими данными предшествующихъ и послѣдующаго Царствованій.

**) Считая въ томъ числѣ также открытыя для движенія къ 20 октября 1894 года вѣтви: передаточныя, товарныя, служебныя и частнаго пользованія, примыкающія къ желѣзнодорожнымъ линіямъ.

Переходъ въ казну частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Независимо отъ постройки казной новыхъ рельсовыхъ линій, казенная сѣть въ разсматриваемый періодъ значительно возросла вслѣдствіе выкупа нѣкоторыхъ линій, построенныхъ частными обществами. Первымъ, по времени, шагомъ Правительства въ этомъ направленіи, какъ уже было выше упомянуто, была покупка казной, согласно Высочайше утвержденному 27 марта 1881 года положенію Комитета Министровъ, всѣхъ акцій Харьково-Николаевской желѣзной дороги; этимъ путемъ означенная дорога фактически сдѣлалась казенной и, совмѣстно съ Баскунчакской и Криворогской, поступила въ вѣдѣніе Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ 1882 году состоялся выкупъ Тамбово-Саратовской желѣзной дороги. Дорога эта была разрѣшена по концессіи, данной 17 октября 1868 года Саратовскому губернскому и Кирсановскому уѣздному земствамъ, совмѣстно съ городомъ Саратовомъ, при ихъ гарантіи акціонернаго капитала.

Дѣла дороги шли столь неуспѣшно, что въ 1881 году Общество названной дороги обратилось къ Правительству за ссудой для оплаты срочныхъ январскихъ купоновъ 1882 года. Въ виду сего Правительство предложило этимъ земствамъ и гор. Саратову отказаться отъ всякаго участія въ завѣдываніи Тамбово-Саратовскою желѣзною дорогою, а равно отъ учредительскихъ и иныхъ правъ и взамѣнъ гарантіи до 384.977 руб. металлическихъ уплачивать ежегодно Правительству 261.900 руб. кредитныхъ. Земства и городъ Саратовъ на это согласились и 9 сентября 1882 года Министръ Финансовъ вошелъ въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ о принятіи дороги въ казну, на что по журналу Комитета Министровъ 28 сентября и 5 октября и послѣдовало 15 октября 1882 года Высочайшее соизволеніе, а 5 января 1883 года дорога перешла въ казну.

Въ 1885 году, въ виду несостоятельности Общества Муромской желѣзной дороги, Правительство вынуждено было взять эту линію, протяженіемъ въ 100 верстъ, въ

казну, каковой переходъ состоялся съ 5 октября того же года.

Въ томъ же году казна купила всѣ акціи Путиловской желѣзной дороги и передала эксплоатировавшіяся названнымъ Обществомъ вѣтви, протяженіемъ 32½ вер., въ арендное пользованіе Главнаго Общества желѣзныхъ дорогъ, подъ общимъ наименованіемъ Портовой вѣтви Николаевской желѣзной дороги.

Слѣдующей по времени выкупа была Уральская горнозаводская желѣзная дорога. Стѣсненное матеріальное положеніе этого Общества побудило Министерство Путей Сообщенія войти 16 марта 1886 года съ особымъ представленіемъ объ оказаніи Обществу правительственнаго воспособленія для расчета съ кредиторами и принятія дороги въ казну.

Состоявшимся по сему предмету Высочайше утвержденнымъ 23 апрѣля 1889 года положеніемъ Комитета Министровъ рѣшено было предложить Общему Собранію получить 3.800.000 руб. для расчета съ кредиторами по строительнымъ его долгамъ, съ тѣмъ, чтобы дорога была сдана Правительству свободною отъ всякихъ въ этомъ отношеніи обязательствъ. Предложеніе это было принято и дорога была сдана. Впослѣдствіи Высочайше утвержденнымъ 30 марта 1887 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, по представленію Управляющаго Министерствомъ Финансовъ, упомянутая сумма была увеличена на 258.886 руб. 37 коп.

Вслѣдъ затѣмъ, на основаніи Высочайше утвержденнаго 7 декабря 1887 года мнѣнія Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, Уральская Горнозаводская жел. дор. была слита съ 1 января 1888 года съ казенной Екатеринбурго-Тюменской дорогой въ одно общее управленіе подъ наименованіемъ Уральской желѣзной дороги.

Въ 1889 году казенная сѣть значительно увеличилась принятіемъ въ казну Закавказской желѣзной дороги и выкупомъ Моршано - Сызранской и Ряжско - Вяземской линій, которыя, вмѣстѣ съ перешедшей въ 1887 году

Ряжско-Моршанской желѣзной дорогой, на основаніи послѣдовавшаго 9 января 1890 года Высочайшаго повелѣнія, были соединены въ одно Управленіе подъ наименованіемъ Сызрано-Вяземской желѣзной дороги.

Въ 1890 и 1891 г.г., согласно ходатайства акціонеровъ, была принята въ казну Козлово-Тамбовская линія, соединенная затѣмъ съ 1 января 1891 года въ одно управленіе съ Тамбово-Саратовской желѣзной дорогой и Либаво-Роменская желѣзная дорога, поступившая въ казенное завѣдываніе 1 мая 1891 года. Въ этомъ же году, въ виду наступленія права выкупа, приняты были въ казну Курско-Харьково-Азовская и Орловско-Грязская желѣзныя дороги.

Въ 1892 году казенная сѣть увеличилась переходомъ въ казну Варшаво-Тереспольской дороги, перешедшей въ казну 1 мая, а также Московско-Курской и Оренбургской, поступившихъ въ казенное завѣдываніе 1 января 1893 года.

Наконецъ, самое большое приращеніе казенная сѣть получила въ 1893 году, взятіемъ въ казну желѣзныхъ дорогъ Балтійской, Донецкой, Митавской, Риго-Двинской и особенно дорогъ Главнаго Общества и возвращеніемъ въ непосредственное завѣдываніе казны бывшей въ арендѣ у частнаго Общества Риго-Больдераасской линіи.

Балтійская дорога была принята въ казну съ 1 апрѣля 1893 года, согласно Высочайше утвержденному 13 марта Положенію Соединеннаго Присутствія, на основаніи Устава, въ виду наступленія срока выкупа.

Поводомъ къ досрочному выкупу Донецкой дороги послужило ходатайство въ апрѣлѣ 1893 года самихъ владѣльцевъ большинства акцій, которые обратились къ Министру Финансовъ съ предложеніемъ о передачѣ Правительству дороги при условіи замѣны акцій 4% Правительственными облигаціями.

Въ послѣдовавшемъ затѣмъ представленіи своемъ отъ 21 мая въ Соединенное Присутствіе, Министръ Финансовъ полагалъ взять дорогу въ казну съ 1 іюля со всѣми значащимися по балансу капиталами.

Представленіе это, по журналу Соединеннаго Присутствія отъ 1 іюня, Высочайше утверждено 12 іюня 1893 года.

Митавская желѣзная дорога выкуплена въ казну съ 1 января 1894 года, на основаніи устава, по представленію Министра Путей Сообщенія отъ 16 ноября 1893 г., согласно Высочайше утвержденному 1 декабря того же года журналу.

Риго-Двинская желѣзная дорога была выкуплена въ казну по особому соглашенію. Такъ какъ въ уставѣ этой дороги выкупъ ранѣе срока концессіи вовсе не былъ предвидѣнъ, то Министръ Финансовъ вошелъ по этому предмету въ соглашеніе съ главными акціонерами, и когда предложенныя имъ условія были на общемъ собраніи акціонеровъ 16 декабря приняты большинствомъ 395 голосовъ противъ 4, внесъ 22 декабря въ Соединенное Присутствіе представленіе, которымъ полагалъ принять Риго-Двинскую дорогу въ казну съ 1 января 1894 года, акціи же замѣнить 4% облигаціями, по расчету за каждую акцію въ 125 руб. мет., по 130 руб. 91 коп. золотомъ въ означенныхъ облигаціяхъ.

Представленіе это по журналу Соединеннаго Присутствія было Высочайше утверждено 30 декабря 1893 г.

Одновременно возвращена въ распоряженіе казны и Риго-Больдераасская желѣзная дорога, временно переданная Обществу Риго-Двинской желѣзной дороги.

Наиболѣе существеннымъ актомъ Правительства въ дѣлѣ выкупа казенныхъ линій долженъ считаться выкупъ въ казну С.-Петербурго-Варшавской и Нижегородской желѣзныхъ дорогъ съ обратнымъ пріемомъ отъ Главнаго Общества дороги Николаевской и упраздненіемъ самого Главнаго Общества.

Николаевская, желѣзная дорога была передана Главному Обществу въ 1868 году съ правомъ выкупа съ 1 октября 1888 года. Уже въ 1887 году составилось въ Москвѣ Товарищество изъ нѣсколькихъ капиталистовъ, предлагавшее Правительству выкупить дорогу у Главнаго Общества и принять ее въ арендое пользованіе,

но Высочайше утвержденнымъ 30 мая 1887 года положеніемъ Комитета Министровъ предложеніе это было отклонено и высказано, что изъятіе Николаевской дороги отъ Главнаго Общества должно быть произведено не для передачи въ другія руки, а въ казну, но это должно быть выполнено, когда настанетъ удобное время.

Впослѣдствіи Высочайше утвержденнымъ 7 іюля 1891 года положеніемъ Комитета Министровъ, при одновременномъ миролюбивомъ соглашеніи по дѣлу о взысканіи съ Главнаго Общества 15-ти милліоннаго начета, срокъ выкупа Николаевской дороги былъ отдаленъ на 1 января 1900 г., но при этомъ была обусловлена возможность и досрочнаго выкупа съ одновременнымъ выкупомъ С.-Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской дорогъ.

Обстоятельствомъ этимъ Правительство воспользовалось и 27 октября 1893 года Министръ Финансовъ вошелъ въ Соединенное Присутствіе съ представленіемъ о выкупѣ съ 1 января 1894 года всѣхъ трехъ дорогъ Главнаго Общества на основаніи Высочайше утвержденнаго 3 ноября 1861 года устава Общества и Высочайше утвержденнаго 7 іюля 1891 года договора. Желательность этого выкупа объяснялась Министромъ Финансовъ тѣмъ, что, при среднемъ ежегодномъ увеличеніи доходности С.-Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской дорогъ на 300.000 руб., промедленіе привело бы Правительство къ болѣе значительной уплатѣ, превосходящей сумму, которую излишне приходится заплатить за Николаевскую дорогу при настоящемъ досрочномъ ея выкупѣ.

Представленіе это по журналу Соединеннаго Присутствія отъ 2 и 9 ноября было Высочайше утверждено 14 ноября 1893 года.

Съ переходомъ въ казну Московско-Нижегородская дорога соединена съ Московско-Курской и Муромской въ одно общее управленіе.

Въ томъ же 1893 году Высочайше утвержденнымъ 8 марта мнѣніемъ Государственнаго Совѣта Оренбург-

БИБЛ... Петроградск...

ская дорога была слита съ Самаро-Златоустовскою въ качествѣ вѣтви сей послѣдней.

Всего за время царствованія Императора Александра III поступило въ казенное завѣдываніе частныхъ желѣзныхъ дорогъ 11.347 верстъ, а за обратной передачей Орловско-Грязской, Козлово-Саратовской и Ливенской желѣзныхъ дорогъ во временное арендное пользованіе частныхъ Обществъ, всего въ завѣдываніе казны перешло 10.682 версты.

Такимъ образомъ казенная рельсовая сѣть, состоявшая въ началѣ царствованія Императора Александра III-го, какъ упомянуто было выше, лишь изъ Харьково-Николаевской и Ливенской узкоколейной желѣзныхъ дорогъ, общимъ протяженіемъ 1.250 верстъ, къ 1894 году возросла, вмѣстѣ съ построенными непосредственно казною линіями, до 16.123 верстъ.

Подъѣздные пути.

Съ развитіемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ, сооружаемыхъ преимущественно для сообщенія отдѣльныхъ центровъ или раіоновъ и только попутно обслуживающихъ ближайше прилегающую къ такимъ магистральнымъ линіямъ мѣстность, ощущалась настоятельная надобность въ удобныхъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ подъѣздныхъ путяхъ.

Ограниченное число шоссе и вообще улучшенныхъ путей сообщенія, при большихъ пространствахъ и неудовлетворительномъ состояніи грунтовыхъ дорогъ, создавали значительное препятствіе къ преуспѣянію богатѣйшихъ раіоновъ нашего отечества, отдаленныхъ отъ линій желѣзныхъ дорогъ и водныхъ путей сообщенія, а при такихъ условіяхъ сѣть подъѣздныхъ желѣзнодорожныхъ путей являлась особенно необходимой для развитія промышленности и торговли.

Обслуживая ближайше пересѣкаемые раіоны, подъѣздные пути въ то же время пріобрѣтали не маловажное государственное значеніе, ибо при посредствѣ этихъ путей улучшались условія перевозки войскъ, новобранцевъ, почты и другихъ казенныхъ грузовъ, а вслѣдствіе под-

нятія доходности магистральныхъ линій, пользующихся въ большинствѣ случаевъ правительственною гарантіею, соотвѣтственно уменьшались приплаты изъ Государственнаго казначейства по гарантіи.

Въ виду безспорной, такимъ образомъ, пользы для государства отъ подъѣздныхъ дорогъ, вопросъ о возможномъ развитіи таковыхъ постоянно озабочивалъ Министерство Путей Сообщенія, которое еще въ 1870 и 1872 годахъ испрашивало необходимые на эту потребность кредиты, но Государственный Совѣтъ оба раза отклонилъ упомянутое ходатайство, указавъ при этомъ, что подъѣздные пути должны сооружаться средствами земствъ или обществъ, для которыхъ необходимы подъѣздные пути, а правительство могло бы только оказать нѣкоторое содѣйствіе въ этомъ дѣлѣ.

За отсутствіемъ, однако, частной иниціативы, подъѣздные пути осуществлялись крайне медленно, вслѣдствіе чего и во исполненіе Высочайшихъ указаній, Министерство Путей Сообщенія въ 1874 году занялось составленіемъ проекта сѣти подъѣздныхъ путей отъ городовъ и торгово-промышленныхъ пунктовъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ и изысканіемъ способовъ для осуществленія сего проекта, а также разработкою правилъ о порядкѣ разрѣшенія устройства и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей частнаго пользованія. Послѣдній трудъ предпринятъ еще въ 1873 году съ цѣлью восполненія нашего законодательства, не содержащаго указаній ни относительно порядка проведенія подъѣздныхъ путей, устраиваемыхъ частными лицами для собственной надобности, ни относительно условій соединенія такихъ путей съ главными линіями.

Оба указанные проекта не получили, однако, окончательнаго рѣшенія, ибо Государственный Совѣтъ, при разсмотрѣніи представленія Министерства Путей Сообщенія отъ 10 февраля 1880 г. о сооруженіи и содержаніи подъѣздныхъ путей, вновь указалъ на необходимость постройки такихъ путей въ данномъ раіонѣ за счетъ мѣстныхъ источниковъ, вслѣдствіе чего выборъ направленія подъ-

ѣздныхъ путей по справедливости надлежало предоставить въ извѣстной степени тѣмъ учрежденіямъ и обществамъ, которыя будутъ отпускать на то свои средства.

Приведенный взглядъ правительства на это дѣло вполнѣ ясно опредѣлилъ дальнѣйшую задачу Министерства Путей Сообщенія при разработкѣ вопроса о подъѣздныхъ путяхъ, для осуществленія коихъ прежде всего требовалось издать правила о порядкѣ и условіяхъ разрѣшенія общественнымъ учрежденіямъ, желѣзнодорожнымъ обществамъ и частнымъ лицамъ устройства всякаго рода подъѣздныхъ путей и о видахъ содѣйствія въ такихъ случаяхъ со стороны правительства.

Цѣлесообразность указанной постановки сего вопроса вполнѣ подтвердилась заявленіями горнопромышленниковъ Юга Россіи и подмосковнаго раіона, возбудившихъ въ 1881 году ходатайство объ изданіи правилъ, коими устанавливались бы порядокъ отчужденія имуществъ подъ подъѣздные пути, условія примыканія послѣднихъ къ магистралямъ, эксплоатація подъѣздныхъ путей и вообще регулировались бы права и обязательства владѣльцевъ таковыхъ путей.

Несомнѣнно, что подъѣздные пути могли получить широкое развитіе только при отсутствіи стѣснительныхъ для предпринимателя условій ихъ сооруженія и эксплоатаціи, а равно при возможномъ упрощеніи порядка полученія надлежащихъ разрѣшеній на производство изысканій и на право постройки подъѣздовъ.

Руководствуясь этимъ взглядомъ, Министерство Путей Сообщенія разработало въ 1883 г. проектъ правилъ о постройкѣ и эксплоатаціи паровыхъ рельсовыхъ путей, примыкающихъ къ линіямъ жел. дор., каковой проектъ, разсмотрѣнный Особою Комиссіею подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря Гюббенета, былъ внесенъ въ Государственный Совѣтъ и, по обсужденіи Соединенными Департаментами Государственной Экономіи, Законовъ и Гражданскихъ и Духовныхъ Дѣлъ въ засѣданіяхъ отъ 25 октября и 27 декабря 1886 года, удостоенъ Высочай-

шаго утвержденія Императора Александра III въ 14 день апрѣля 1887 года.

Съ введеніемъ въ дѣйствіе сего Положенія значительно упростился порядокъ полученія права на производство изысканій для таковыхъ путей, допускавшихся прежде только съ Высочайшаго соизволенія, а нынѣ разрѣшаемыхъ губернаторами по постановленіямъ Особыхъ при Губернскомъ Правленіи Присутствій; постройка же подъѣздныхъ путей частнаго пользованія, не имѣющихъ непрерывнаго рельсоваго соединенія съ магистралями и осуществляемыхъ безъ принудительнаго отчужденія или иныхъ льготъ и пособій отъ правительства, въ силу ст. 22 Положенія, допускается безъ особаго на то разрѣшенія.

Впослѣдствіи, въ развитіе ст. 41 Положенія о подъѣздныхъ путяхъ, Министръ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министрами Финансовъ, Военнымъ, Внутреннихъ Дѣлъ и Государственныхъ Имуществъ, утвердилъ 8 іюня 1892 года „Правила сооруженія и эксплоатаціи паровозныхъ подъѣздныхъ къ желѣзнымъ дорогамъ путей общаго пользованія“, съ изданіемъ каковыхъ правилъ вопросъ о порядкѣ и объ условіяхъ постройки и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей получилъ вполнѣ опредѣленное и законченное рѣшеніе.

Эксплоатація желѣзныхъ дорогъ.

Работа желѣзныхъ дорогъ по перевозкѣ пассажировъ и грузовъ въ отчетный періодъ значительно возросла, какъ вслѣдствіе открытія для движенія ряда новыхъ линій, такъ и въ виду общаго постепеннаго развитія торговыхъ сношеній. Достигнутые въ этомъ отношеніи результаты усматриваются изъ приложенныхъ къ настоящему обзору діаграммъ, въ которыхъ графически изображены какъ постепенный ростъ пассажирскаго и грузового движенія, такъ и развитіе подвижного состава и постепенное пониженіе стоимости перевозокъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ. Ростъ пассажирскаго

движенія по отдѣльнымъ годамъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

ГОДЫ.	Перевезено пассажировъ въ милліонахъ.	Сдѣлано ими пассажиро-верстъ:	
		Вообще въ милліардахъ.	На версту въ тысячахъ.
1881	35,9	3,7	175
1882	38,8	3,9	185
1883	39,3	4,0	187
1884	39,5	3,9	178
1885	39,3	3,9	167
1886	39,6	3,9	161
1887	39,9	3,9	161
1888	42,9	4,3	170
1889	45,0	4,5	171
1890	46,5	4,7	176
1891	48,1	5,0	183
1892	49,4	5,3	192
1893	51,5	5,3	192
1894	55,6	5,8	189*)

Приведенныя данныя указываютъ, что количество перевезенныхъ пассажировъ съ 1881 по 1894 годъ увеличилось на 55%, общій пробѣгъ пассажировъ или дѣятельность желѣзныхъ дорогъ по этой отрасли возросла на 57%, а средній пробѣгъ пассажира на версту сѣти увеличился въ то же время на 8%. При этомъ надлежитъ отмѣтить, что наибольшее количество пассажировъ со-

*) Относительно этихъ данныхъ надлежитъ замѣтить, что цифра перевезенныхъ пассажировъ, представляя сводъ данныхъ по отдѣльнымъ желѣзнымъ дорогамъ, заключаетъ въ себѣ извѣстное количество повторительныхъ показаній вслѣдствіе слѣдованія пассажировъ по нѣсколькимъ желѣзнымъ дорогамъ. Колебанія эти составляютъ приблизительно 14%.

ставляли III и IV классы, количество же пассажировъ высшихъ классовъ, являясь по размѣрамъ весьма незначительнымъ, осталось за весь разсматриваемый періодъ почти безъ измѣненія; объясняется это съ одной стороны улучшеніемъ условій слѣдованія и болѣе удобнымъ устройствомъ вагоновъ, въ виду чего многіе пассажиры стали пользоваться взамѣнъ II класса болѣе дешевымъ III, а также развитіемъ переселенческаго движенія и увеличившимся передвиженіемъ населенія на заработки.

По отдѣльнымъ годамъ количество пассажиро-верстъ, сдѣланныхъ поѣздами большой и средней скорости, представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Сдѣлано пассажиро-верстъ.				
	Вообще.	На версту.	Въ томъ числѣ:		
			Пассажиры по общему тарифу.	Изъ нихъ:	
				I + II классъ	III + IV классъ
	Милліарды.	Тысячи.	Милліарды:		
1881	4,0	189	2,9	0,5	2,4
1882	4,2	198	3,1	0,5	2,6
1883	4,3	199	3,2	0,5	2,7
1884	4,3	192	3,1	0,4	2,7
1885	4,3	183	3,1	0,4	2,7
1886	4,3	176	3,0	0,4	2,6
1887	4,4	177	3,1	0,4	2,7
1888	4,8	188	3,3	0,4	2,9
1889	5,0	190	3,4	0,4	3,0
1890	5,2	196	3,5	0,4	3,1
1891	5,5	202	3,8	0,4	3,4
1892	5,9	214	4,1	0,4	3,7
1893	5,9	213	4,0	0,4	3,6
1894	6,4	212	4,4	0,5	3,9

Параллельно съ усиленіемъ пассажирскаго движенія уменьшалась также и стоимость самой перевозки; такъ, средняя стоимость съ пассажиро-версты равнялась:

ГОДЫ.	Для пассажировъ.	Для желѣзныхъ дорогъ.
	КОПѢЙКИ	
1881	1,19	1,58
1882	1,21	1,50
1883	1,19	1,47
1884	1,19	1,48
1885	1,18	1,51
1886	1,17	1,52
1887	1,15	1,53
1888	1,14	1,50
1889	1,14	1,46
1890	1,11	1,37
1891	1,07	1,36
1892	1,01	1,41
1893	1,05	1,35
1894	1,04	1,31

Таблица эта указываетъ на постепенное удешевленіе стоимости пассажирскихъ перевозокъ, которыя для пассажира составляли въ 1881 году на пассажиро-версту 1,19 коп. и въ 1894 году—1,04, что составляетъ пониженіе на 13%. Одновременно съ этимъ стоимость пассажиро-версты для самихъ желѣзныхъ дорогъ уменьшилась въ нѣсколько большей степени, что объясняется какъ болѣе интенсивной работой пассажирскихъ поѣздовъ, вслѣдствіе увеличенія количества пассажировъ, такъ и разными усовершенствованіями въ желѣзнодорожной техникѣ—пониженіе это для желѣзныхъ дорогъ достигаетъ 17%.

Грузовое движеніе.

Въ гораздо большей степени по сравненію съ пассажирскимъ движеніемъ развивалась дѣятельность желѣзныхъ дорогъ по перевозкѣ грузовъ, что наглядно приведено въ нижеслѣдующей таблицѣ.

Перевозка грузовъ.

Г О Д Ы.	Перевозка грузовъ въ милліонахъ пудовъ.	Сдѣлано ими вообще въ милліардахъ.	Пудо-верстъ на версту въ милліонахъ.
1881	2.562	496	23
1882	2.754	549	26
1883	3.045	619	28
1884	3.021	626	28
1885	3.152	643	27
1886	3.177	622	26
1887	3.645	748	30
1888	3.980	854	33
1889	4.185	874	33
1890	4.179	854	32
1891	4.330	915	34
1892	4.485	953	35
1893	4.846	1.030	37
1894	5.422	1.194	39*)

Данныя эти указываютъ, что количество перевезенныхъ грузовъ съ 1881 по 1894 г. увеличилось слишкомъ

*) Данныя эти равнымъ образомъ содержатъ въ себѣ повторныя показанія въ виду слѣдованія грузовъ по нѣсколькимъ дорогамъ. Колебанія эти для грузовъ составляютъ около 45%.

въ два раза; общій пробѣгъ грузовъ или дѣятельность сѣти по перевозкамъ этого рода возросла болѣе чѣмъ въ $2^1/_2$ раза, а средній пробѣгъ грузовъ на версту сѣти или интенсивность работы желѣзныхъ дорогъ увеличилась на 70%.

Соотвѣтственно съ таковымъ развитіемъ грузового движенія постепенно возрасталъ и пробѣгъ поѣздовъ малой скорости, обслуживающихъ рельсовую сѣть. Работа поѣздовъ этой категоріи увеличилась за это время почти въ два раза и постепенное возрастаніе это по годамъ распредѣляется въ нижеслѣдующемъ порядкѣ:

Г О Д Ы.	Сдѣлано поѣздо-верстъ вообще малой скорости (со служебными).
	Милліоны.
1881	57,2
1882	60,4
1883	66,3
1884	65,7
1885	66,0
1886	63,7
1887	72,6
1888	81,5
1889	81,9
1890	80,9
1891	83,4
1892	86,5
1893	92,8
1894	106,5

Общее увеличеніе грузовъ, вызванное какъ открытіемъ новыхъ промышленныхъ раіоновъ, такъ и соотвѣтственнымъ ростомъ промышленности и торговли, особенно

замѣтно въ отношеніи нѣкоторыхъ главныхъ грузовъ; такъ для хлѣбныхъ грузовъ и соли увеличеніе это составляетъ около 2 разъ, для каменнаго угля около 3 разъ, для нефтяныхъ продуктовъ—10 разъ, для лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ—2 раза и для дровъ—53% и выражается слѣдующими цифрами:

Сдѣлано поѣздами малой скорости пудо-верстъ:

ГОДЫ.	Грузами.		Изъ нихъ главными товарами.					
	Вообще. Милліарды.	На версту. Тысячи.	Хлѣбными грузами.	Солью.	Каменнымъ углемъ вообще.	Нефтью и нефтяными продуктами.	Лѣсными строительн. матеріалами.	Дровами.
			милліарды.					
1881	493	23	136	15	46	10	17	17
1882	546	26	163	17	51	14	18	17
1883	616	28	192	23	58	26	17	20
1884	622	28	193	23	58	28	17	20
1885	639	27	186	26	64	35	13	19
1886	618	25	142	29	67	39	20	18
1887	744	30	206	30	72	54	24	18
1888	849	33	258	30	75	65	25	19
1889	868	33	201	34	71	81	29	18
1890	848	32	197	32	82	83	29	16
1891	909	33	220	35	88	89	26	15
1892	947	35	191	35	104	89	28	17
1893	1024	37	212	28	112	108	31	20
1894	1185	39	273	30	132	109	35	22

Наконецъ на ряду съ значительнымъ увеличеніемъ грузового движенія, въ разсматриваемый періодъ времени замѣчается постепенное пониженіе стоимости перевозокъ

съ пудо-версты, какъ это видно изъ нижеслѣдующей таблицы:

Средняя стоимость перевозки съ пудо-версты:

Г О Д Ы.	Для отправителей грузовъ.	Для желѣзныхъ дорогъ.
	К о п ѣ й к и.	
1881	0,0311	0,0401
1882	0,0300	0,0367
1883	0,0292	0,0330
1884	0,0287	0,0326
1885	0,0288	0,0322
1886	0,0283	0,0336
1887	0,0272	0,0283
1888	0,0260	0,0267
1889	0,0260	0,0267
1890	0,0267	0,0267
1891	0,0261	0,0261
1892	0,0256	0,0263
1893	0,0263	0,0250
1894	0,0256	0,0232

Изъ вышеприведенныхъ данныхъ видно, что стоимость перевозки съ пудо-версты для грузоотправителей равнялась въ 1881 году 0,0311 коп. и, постепенно уменьшаясь, выразилась въ 1894 г. въ цифрѣ 0,0256 коп., что составляетъ почти 14%; для самихъ же желѣзныхъ дорогъ плата эта составляла въ 1881 году съ пудо-версты 0,0401 коп., а въ 1894 году—0,0232 коп., т. е. стоимость уменьшилась на 42%.

Такое значительное пониженіе стоимости перевозокъ съ пудо-версты для желѣзныхъ дорогъ (42%), въ

три раза большее, чѣмъ для отправителей (14%), объясняется прежде всего весьма значительнымъ ростомъ грузового движенія, такъ какъ по мѣрѣ увеличенія движенія, расходъ по эксплоатаціи и на погашеніе затраченнаго капитала по сооруженію распредѣляется на большее число пудо-верстъ, а также и многосторонними усовершенствованіями въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ и техникѣ.

Мѣропріятія по улучшенію пассажирскаго и грузового движенія.

Мѣропріятія Министерства Путей Сообщенія по улучшенію движенія на рельсовой сѣти Имперіи въ теченіи времени съ 1881 по 1894 гг. можно раздѣлить на три самостоятельныя группы, а именно: I. мѣропріятія, касающіяся исключительно пассажирскаго движенія; II. мѣропріятія по грузовому движенію, и III. мѣропріятія общаго характера, относящіяся какъ къ пассажирскому, такъ и къ грузовому движенію.

Мѣропріятія по улучшенію пассажирскаго движенія.

I. Къ числу мѣропріятій по улучшенію пассажирскаго движенія слѣдуетъ отнести:

1) улучшеніе типа пассажирскихъ вагоновъ и внутренняго устройства ихъ: вагоны изготовлялись длинные, на телѣжкахъ, дающіе покойный ходъ; пассажиры въ вагонахъ стали размѣщаться болѣе просторно и, кромѣ того, вагоны приспособлялись такъ, чтобы пассажиры ночью могли лежать;

2) улучшеніе способовъ отопленія и освѣщенія вагоновъ: испытывались и, по мѣрѣ возможности, вводились болѣе совершенные и удобные приборы отопленія и освѣщенія, какъ то: отопленіе водяное и паровое, вмѣсто обыкновенныхъ печей; освѣщеніе газовое и проч.;

3) болѣе удобное размѣщеніе пассажировъ въ вагонахъ: стали отводиться особыя отдѣленія для дамъ, курящихъ и некурящихъ;

4) для проѣзда рабочихъ и переселенцевъ приспособлялись товарные вагоны, съ постановкою въ нихъ оконъ, печей и устройствомъ сидѣній;

5) болѣе удобную и своевременную перевозку штатныхъ и нештатныхъ воинскихъ частей и чиновъ, а равно новобранцевъ. На эту отрасль дѣятельности было обращено Министерствомъ Путей Сообщенія особенно серьезное вниманіе и связанные съ подобными перевозками вопросы были разработаны при участіи Военнаго вѣдомства;

6) быстрое и удобное слѣдованіе пассажировъ: вырабатывались и устанавливались скорые пассажирскіе поѣзда и поѣзда безпересадочнаго проѣзда въ нихъ пассажировъ, пользуясь коими пассажиры не только уменьшали время пребыванія своего въ пути, но и не несли различныхъ неудобствъ и излишнихъ тратъ, сопряженныхъ съ пересадкою изъ одного поѣзда въ другой; кромѣ того, было значительно ускорено и увеличено дачное и пригородное движеніе;

7) обезпеченіе безопасности слѣдованія поѣздовъ: въ виду увеличенія скорости движенія, постепенно вводились усовершенствованные способы автоматическаго тормаженія поѣздовъ, давшіе возможность при большой скорости быстро и своевременно останавливать поѣзда;

8) установленіе пассажирскихъ билетовъ прямого сообщенія предоставило пассажирамъ, проѣзжающимъ по нѣсколькимъ желѣзнодорожнымъ линіямъ, пріобрѣтать на всю поѣздку одинъ билетъ, избавляя ихъ отъ необходимости брать билеты на каждой линіи отдѣльно;

9) пониженіе пассажирскаго тарифа;

10) упорядоченіе перевозки пассажирскаго багажа, причемъ была уничтожена необходимость сдачи пассажиромъ своего багажа каждой дорогѣ слѣдованія, а таковой сдавался лишь дорогѣ отправленія, и вмѣстѣ съ тѣмъ принятыми мѣрами значительно уменьшенъ % утери и засылки багажа;

11) обезпеченіе станцій и поѣздовъ противопожарными средствами;

12) обезпеченіе станцій и поѣздовъ медицинскими пособіями, для подачи первоначальной помощи пассажирамъ при несчастныхъ случаяхъ и внезапныхъ заболѣваніяхъ;

13) организацію дѣла по изданію оффиціальнаго указателя желѣзнодорожныхъ, пароходныхъ и другихъ сообщеній, что дало возможность путешествующимъ, при каждой перемѣнѣ росписаній поѣздовъ, знать заблаговременно вводимыя измѣненія и сообразно сему разсчитать время путешествія; издававшіеся до этого „спутники“ частными лицами были недостаточно полны и выпускались въ продажу несвоевременно, и

14) введеніе продажи на станціяхъ газетъ и журналовъ по нормальнымъ цѣнамъ.

II. Къ числу мѣропріятій по улучшенію грузового движенія слѣдуетъ отнести: Мѣропріятія по улучшенію грузоваго движенія.

1) увеличеніе подъемной силы товарныхъ вагоновъ: Министерство Путей Сообщенія, озабочиваясь возможностью скорѣйшей перевозки всѣхъ предъявляемыхъ массовыхъ грузовъ, при наименьшемъ числѣ поѣздовъ, помимо заказа новыхъ вагоновъ большой подъемной силы, приняло мѣры къ тому, чтобы и подъемная сила уже имѣющихся на дорогахъ товарныхъ вагоновъ постепенно увеличивалась и чтобы установившаяся единица повагонной отправки въ 600 пуд. возросла до 750 пуд.; количество однихъ только товарныхъ крытыхъ вагоновъ, передѣланныхъ за послѣдніе 4 года разсматриваемаго періода, равняется 16.612;

2) пріобрѣтеніе спеціальныхъ вагоновъ: громадный ростъ перевозки такихъ грузовъ, какъ напримѣръ: крупнаго рогатаго скота, мелкаго скота, птицы, хлѣба, керосина, нефти, каменнаго угля, молочныхъ продуктовъ, фруктовъ и т. п., поставилъ на очередь вопросъ объ устройствѣ для нѣкоторыхъ изъ этого рода грузовъ осо-

бых, спеціальныхъ вагоновъ, а для нѣкоторыхъ—особыхъ приспособленій, временно устраиваемыхъ въ обыкновенныхъ товарныхъ вагонахъ. Идя на встрѣчу потребностямъ промышленности и торговли, Министерство возбудило вопросъ о необходимости примѣненія въ возможно широкихъ размѣрахъ спеціальныхъ вагоновъ и приспособленій для перевозки грузовъ и не только само озаботилось о пріобрѣтеніи спеціальнаго подвижного состава и приспособленій, но одновременно дало полный просторъ иниціативѣ частныхъ лицъ, т. е. разрѣшило имъ постройку или пріобрѣтеніе спеціальныхъ вагоновъ, съ правомъ перевозки въ такихъ вагонахъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, но лишь съ тѣмъ, чтобы вагоны были построены по утвержденнымъ Министерствомъ чертежамъ и чтобы такіе вагоны были приписаны къ парку какой-либо желѣзной дороги.

Вслѣдствіе сего подвижной составъ жел. дорогъ обогатился значительнымъ количествомъ цистернъ для перевозки керосина, нефти, спирта, пива и проч.; вагоновъ для перевозки скота, фруктовъ, молочныхъ продуктовъ; платформъ для перевозки лѣса; полувагоновъ для перевозки камня и угля и проч., и, кромѣ того, были введены въ употребленіе особыя приспособленія для перевозки хлѣба въ ссыпную иприспособленія для перевозки скота въ обыкновенныхъ вагонахъ;

3) установленіе спеціальныхъ, ускоренныхъ и согласованныхъ поѣздовъ: въ виду усиленнаго спроса на нѣкоторыхъ главныхъ рынкахъ живности, фруктовъ, рыбы, молочныхъ продуктовъ и проч. Министерствомъ Путей Сообщенія введены были въ обращеніе спеціальные поѣзда для перевозки этого рода грузовъ, съ ускореніемъ движенія поѣздовъ и сокращеніемъ простоя ихъ въ пунктахъ соединенія двухъ смежныхъ дорогъ;

4) введеніе безперегрузочнаго товарнаго сообщенія: до 1868 г. перевозка товаровъ совершалась безъ перегрузки изъ одного вагона въ другой только въ предѣлахъ одной желѣзнодорожной линіи, съ переходомъ же

груза на другую линію, таковой перегружался въ вагоны принимающей дороги. Сопряженные съ такимъ способомъ перевозки неудобства и расходы побудили нѣкоторыя частныя жел. дороги войти въ 1868 г. между собой въ особое соглашеніе, на основаніи котораго вагоны одной дороги могли слѣдовать въ предѣлахъ другой; затѣмъ, въ 1869 г. всѣ частныя дороги раздѣлились на три особыя группы, причемъ вагоны дорогъ одной группы безпрепятственно совершали движеніе съ грузомъ, а съ переходомъ груза на дороги другой группы вагонъ перегружался. Порядокъ этотъ, какъ несоотвѣтствовавшій интересамъ дорогъ и отправителей, былъ уничтоженъ и съ 1889 года на всѣхъ дорогахъ общей колеи введено безперегрузочное слѣдованіе товаровъ;

5) установленіе сроковъ доставки желѣзными дорогами багажа и грузовъ, а также установленіе правилъ очереди, обязательной къ соблюденію, при отправкѣ грузовъ со станціи отправленія, и

6) образованіе Харьковскаго Комитета по перевозкѣ минеральнаго топлива и соли.

III. Мѣропріятія общаго характера, относящіяся какъ къ пассажирскому такъ и къ грузовому движенію.

Увеличеніе подвижнаго состава.

Одною изъ главнѣйшихъ заботъ Министерства Путей Сообщенія было увеличеніе на дорогахъ подвижного состава (пріобрѣтеніе паровозовъ и вагоновъ), правильная утилизація его и усовершенствованіе типовъ въ смыслѣ быстроходности и силы тяги паровозовъ, удобства проѣзда пассажировъ въ вагонахъ, перевозки грузовъ и проч.

Пріобрѣтеніе для желѣзныхъ дорогъ быстроходныхъ и сильныхъ паровозовъ дало возможность, увеличивая составы поѣздовъ, въ то же время ускорить движеніе какъ пассажирскихъ, такъ и товарныхъ поѣздовъ, каковое обстоятельство, въ свою очередь, сказалось весьма благопріятно на улучшеніи оборота паровозовъ и ваго-

новъ, т. е. дороги, ускоривъ движеніе и увеличивъ составъ поѣздовъ, были въ состояніи, при томъ же инвентарѣ, перевезти больше пассажировъ и грузовъ.

Изъ нижеслѣдующей таблицы усматривается постепенное увеличеніе подвижного состава:

Количество подвижного состава:

Г О Д Ы.	Паровозовъ.	Пассажирскихъ и почтовыхъ вагоновъ.	Товарныхъ и багажныхъ вагоновъ.
1881	5.808 *)	7.169 *)	113.172 *)
1882	5.844	7.184	115.699
1883	5.965	7.279	118.127
1884	6.089	7.321	119.324
1885	6.317	7.492	122.762
1886	6.408	7.552	125.826
1887	6.591	7.811	129.753
1888	6.659	7.773	135.910
1889	6.804	7.911	141.898
1890	6.933	7.998	145.611
1891	6.996	8.040	147.124
1892	7.173	8.145	149.667
1893	7.333	8.374	159.587
1894	7.648	9.058	169.529

*) На версту въ 1881 г. приходилось: паровозовъ — 0,27, пассажирскихъ вагоновъ — 0,34 и товарныхъ вагоновъ — 5,33.

Въ цѣляхъ объединенія и согласованія общихъ интересовъ какъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и лицъ, пользующихся дорогами, при Министерствѣ были организованы особые съѣзды представителей мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ управленій, на каковые съѣзды было возложено вырабатывать и согласовывать росписанія движенія поѣздовъ. Этой мѣрою удалось достигнуть ускореніе какъ пассажирскаго, такъ и товарнаго сообщенія путемъ сокращенія излишнихъ простоевъ поѣздовъ въ пунктахъ примыканія одной желѣзнодорожной линіи къ другой,—и, кромѣ того, представилось возможнымъ и удобнымъ выработать росписаніе прямыхъ (безостановочно слѣдующихъ) поѣздовъ для перевозки пассажировъ и нѣкоторыхъ грузовъ, какъ напримѣръ: скота и скоропортящихся продуктовъ.

Затѣмъ, для обезпеченія безопасности и правильности движенія, Министерство Путей Сообщенія въ 1883 году предприняло коренное измѣненіе дѣйствовавшихъ до того времени „Правилъ движенія по жел. дорогамъ", введя въ новыя Правила существенныя измѣненія въ нормировкѣ работы и отдыха желѣзнодорожныхъ служащихъ, количествѣ тормазныхъ кондукторовъ въ поѣздахъ, правилахъ сигнализаціи и проч.

Наконецъ, къ разсматриваемому періоду относится введеніе на желѣзнодорожныхъ станціяхъ книгъ для жалобъ, посредствомъ которыхъ каждый пассажиръ и грузохозяинъ можетъ довести до свѣдѣнія Министерства о непорядкахъ, замѣченныхъ имъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ числѣ мѣропріятій общаго характера, касающихся пассажирскаго и грузового движенія, особаго вниманія заслуживаетъ послѣдовавшее въ 1885 г. изданіе Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Первоначально взаимныя права и обязательства желѣзныхъ дорогъ какъ къ Правительству, такъ равно къ третьимъ лицамъ, т. е. къ пассажирамъ и грузохозяе-

*

вамъ, опредѣлялись исключительно одними только Уставами сихъ дорогъ.

Прототипомъ всѣхъ уставовъ нашихъ жел. дорогъ, если не считать открытую въ 1838 г. Царскосельскую желѣзную дорогу, послужили уставныя правила перваго крупнаго частнаго желѣзнодорожнаго общества въ Россіи—Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, позаимствованныя изъ Французскаго законодательства. Такъ какъ первыя наши желѣзныя дороги представляли самостоятельныя единицы, служившія главнымъ образомъ для мѣстнаго сообщенія, то и утверждаемые для нихъ уставы и проектированныя ими впослѣдствіи правила перевозки обнимали собою лишь то, что относилось исключительно до мѣстныхъ сообщеній, не предусматривая вовсе потребностей прямыхъ перевозокъ.

Когда съ развитіемъ желѣзнодорожной сѣти, вновь строющіяся линіи стали примыкать къ ранѣе построеннымъ, а уставами ихъ прямое сообщеніе не было предусмотрѣно, то многія изъ дорогъ начали отказываться отъ вступленія съ новыми дорогами въ прямое сообщеніе. Это обстоятельство побудило Министерство Путей Сообщенія войти съ представленіемъ въ Государственный Совѣтъ объ обязательствѣ для примыкающихъ другъ къ другу желѣзныхъ дорогъ входить между собою въ соглашеніе по установленію прямого сообщенія и созвать въ 1869 году первый въ Россіи Общій Съѣздъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ. По предложенію Министерства, предметомъ занятій такихъ Съѣздовъ, между прочимъ, должны были быть и вопросы, касающіеся всѣхъ сторонъ дѣятельности желѣзнодорожнаго хозяйства. При этомъ, какъ программы Съѣздовъ, такъ равно и рѣшенія ихъ, должны были утверждаться Министерствомъ и безъ такого утвержденія не могли быть приводимы въ исполненіе. Положенное такимъ образомъ, по почину Министерства, начало учрежденію, имѣвшему цѣлью возложеніе на желѣзныя дороги извѣстныхъ обязательствъ по отношенію другъ къ другу и обсужденіе

вопросовъ общаго для всей сѣти значенія, не осталось безъ благихъ послѣдствій; на первыхъ порахъ Общимъ Съѣздомъ было установлено распредѣленіе жел. дорогъ по группамъ; выработаны начала нормальнаго соглашенія между дорогами, касающіяся перевозки пассажировъ и грузовъ; выработанъ цѣлый рядъ правилъ перевозки отдѣльныхъ категорій грузовъ и т. п.

Приведенныя выше мѣропріятія по руководительству и надзору за дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ оказывались, однако, далеко недостаточными и, оставляя за желѣзными дорогами слишкомъ большую свободу дѣйствій, не удовлетворяли въ полной мѣрѣ пассажировъ и грузохозяевъ. Озабочиваясь упорядоченіемъ этой важной отрасли желѣзнодорожнаго дѣла, Министръ Путей Сообщенія генералъ-адъютантъ Посьетъ повергъ на Высочайшее усмотрѣніе обнаруженное Министерствомъ неудовлетворительное состояніе рельсовыхъ путей Имперіи, причины котораго онъ находилъ какъ въ системѣ завѣдыванія желѣзными дорогами, такъ равно въ незначительности вліянія правительства по отношенію къ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ, въ совершенномъ отсутствіи опредѣленныхъ законовъ, регулирующихъ отношенія желѣзныхъ дорогъ къ правительству и къ обществу, и, наконецъ, въ разрозненности дѣйствій всѣхъ остальныхъ вѣдомствъ и въ недостаточно прочномъ сосредоточеніи правительственныхъ силъ въ дѣлѣ охраненія государственныхъ и общественныхъ интересовъ, соприкасающихся съ интересами частной предпріимчивости. Въ виду этого и признавая невозможнымъ устранить причины неудовлетворительнаго состоянія жел. дорогъ силами одного Министерства Путей Сообщенія, Министръ Путей Сообщенія 22 іюля 1876 года испросилъ Высочайшее соизволеніе на образованіе для обсужденія сихъ вопросовъ особой Комиссіи, съ участіемъ представителей всѣхъ тѣхъ Министерствъ, дѣятельность коихъ болѣе или менѣе касается желѣзныхъ дорогъ. Комиссія эта была образована подъ предсѣдательствомъ Члена

Государственнаго Совѣта генералъ-адъютанта графа Баранова изъ представителей Министерствъ: Путей Сообщенія, Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ, Военнаго и Государственныхъ Имуществъ, а также Государственнаго Контроля.

Предсѣдателемъ Комиссіи, графомъ Барановымъ, засимъ былъ представленъ всеподданнѣйшій докладъ объ общемъ планѣ дѣйствій Комиссіи и о мѣрахъ, необходимыхъ для успѣшнаго выполненія возложенныхъ на нее обязанностей. Въ докладѣ этомъ предсѣдатель полагалъ основать всѣ работы Комиссіи преимущественно на свѣдѣніяхъ, добытыхъ на мѣстѣ, путемъ опроса заинтересованныхъ въ дѣлѣ лицъ и изслѣдованій спеціалистовъ. По Высочайшемъ одобреніи этого предположенія, Комиссія подраздѣлилась на 7 подкомиссій, обслѣдованію коихъ поручены были отдѣльные желѣзнодорожные раіоны, и приступила къ производству изслѣдованій на мѣстѣ подлежащихъ выясненію вопросовъ, какъ путемъ опроса лицъ, заинтересованныхъ въ желѣзнодорожныхъ перевозкахъ, такъ и документальною провѣркою собранныхъ свѣдѣній и поступающихъ жалобъ и заявленій. Восточная война прервала на нѣкоторое время дѣятельность Комиссіи, но, по окончаніи войны, когда торговля и промышленность вступили въ нормальное состояніе, по Высочайшему повелѣнію 19-го января 1879 г., приступлено было вновь къ изслѣдованію желѣзнодорожнаго дѣла на мѣстахъ.

Въ виду добытыхъ Комиссіею данныхъ, въ 1880 году предсѣдатель Комиссіи повергъ на Высочайшее усмотрѣніе нижеслѣдующій проектъ новой программы занятій Комиссіи:

1) издать законъ, который обнималъ бы всѣ виды отношеній публики къ желѣзнымъ дорогамъ и опредѣлялъ бы основанія для разрѣшенія всѣхъ пререканій и споровъ, могущихъ возникать изъ этихъ отношеній;

2) преподать законныя основанія для установленія тарифовъ;

3) учредить высшій желѣзнодорожный Совѣтъ;

4) опредѣлить составъ и отношенія желѣзнодорожныхъ Съѣздовъ къ Правительству;

5) установить правила о финансовомъ контролѣ;

6) учредить особые наблюдательные комитеты отъ грузоотправителей.

Проектъ этотъ Высочайше повелѣно было разсмотрѣть въ Особомъ Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя Департамента Государственной Экономіи, дѣйств. тайн. сов. Абазы, изъ Министровъ: Путей Сообщенія, Финансовъ и Военнаго, Государственнаго Контролера, Предсѣдателя Верховной Распорядительной Комиссіи и Предсѣдателя Комиссіи по изслѣдованію желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Помянутое Особое Совѣщаніе, обсудивъ изложенный проектъ, и не прійдя къ единогласному заключенію, большинствомъ голосовъ полагало:

1) въ виду общаго государственнаго значенія желѣзныхъ дорогъ, которыя до сихъ поръ руководствовались въ своей дѣятельности только положеніями своихъ уставовъ и условій перевозки, издать общій желѣзнодорожный законъ, опредѣляющій: а) обязанности и отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ, какъ государственныхъ путей сообщенія, по отношеніямъ ихъ къ Правительству, между собою и къ публикѣ, т. е. къ грузоотправителямъ и пассажирамъ и б) общія основанія для установленія тарифовъ на желѣзныхъ дорогахъ;

2) для обсужденія разныхъ желѣзнодорожныхъ вопросовъ, за исключеніемъ технической части, учредить высшій желѣзнодорожный Совѣтъ, состоящій подъ предсѣдательствомъ Министра Путей Сообщенія, изъ представителей разныхъ вѣдомствъ, съ участіемъ представителей отъ желѣзныхъ дорогъ и отъ лицъ, заинтересованныхъ въ перевозкѣ, причемъ общіе и частные желѣзнодорожные съѣзды имѣютъ быть сохранены, но съ болѣе точнымъ опредѣленіемъ, какъ ихъ состава, такъ и отношенія ихъ къ Правительству;

3) для надзора за сохранностью товара при нагрузкѣ и выгрузкѣ, за правильнымъ взвѣшиваніемъ его, за соблюденіемъ очередей и проч., учредить мѣстныхъ уполномоченныхъ отъ лицъ, заинтересованныхъ въ перевозкѣ, при участіи Инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ;

4) вопросъ объ отчетности желѣзныхъ дорогъ, въ виду заявленія Государственнаго Контролера, что проектъ положенія объ этой отчетности близокъ къ окончанію, должно изъять изъ программы предстоящихъ работъ Комиссіи;

5) предоставить генералъ-адъютанту графу Баранову вносить въ Государственный Совѣтъ проекты вышеуказанныхъ законоположеній, по частямъ или всѣ вмѣстѣ, съ заключеніемъ Министра Путей Сообщенія.

Такъ какъ Министръ Путей Сообщенія не согласился со всѣми пунктами заключенія особаго Совѣщанія, то предположенія эти, по особому Высочайшему повелѣнію, поступили на разсмотрѣніе Комитета Министровъ, и 20 іюня 1880 года послѣдовало Высочайшее соизволеніе на приведеніе въ исполненіе заключеній, изложенныхъ въ журналѣ бывшаго подъ предсѣдательствомъ дѣйств. тайн. сов. Абазы Особаго Совѣщанія, съ тѣмъ, чтобы выраженныя въ журналѣ указанія не считать предрѣшеніями по существу предположенныхъ законопроектовъ и чтобы проекты сіи были вносимы генералъ-адъютантомъ графомъ Барановымъ въ Государственный Совѣтъ съ предварительными заключеніями какъ Министра Путей Сообщенія, такъ и другихъ подлежащихъ Министровъ.

25 августа 1882 года, предсѣдатель Комиссіи, графъ Барановъ, представилъ на уваженіе Государственнаго Совѣта проектъ Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Такъ какъ означенное представленіе съ проектомъ новаго закона внесено было въ Государственный Совѣтъ безъ предварительнаго, между прочимъ, заключенія Министра Путей Сообщенія, то представленіе это было

препровождено Министру Путей Сообщенія. Въ Министерствѣ проектъ былъ подвергнутъ всестороннему пересмотру, въ связи съ выработанной въ Бернѣ конвенціей для перевозки грузовъ въ международныхъ сообщеніяхъ, и составленная на основаніи сихъ данныхъ записка, заключавшая въ себѣ всесторонній разборъ новаго закона, послужила главнымъ матеріаломъ при обсужденіи новаго законопроекта въ Государственномъ Совѣтѣ. Равнымъ образомъ была выработана и окончательная редакція текста самаго закона. Дополненный этими данными проектъ Общаго Устава былъ засимъ вновь внесенъ въ Государственный Совѣтъ, который при обсужденіи новаго закона большинство статей Устава принялъ или въ редакціи, предложенной Министромъ Путей Сообщенія, или же съ существенными измѣненіями, внесенными по замѣчаніямъ Министра. Разсмотрѣніе законопроекта отдѣльными Министрами и Государственнымъ Совѣтомъ продолжалось болѣе 2 лѣтъ, и 12 іюня 1885 г. послѣдовало Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта, на основаніи коего въ составѣ Министерства Путей Сообщенія учрежденъ изъ представителей разныхъ вѣдомствъ и представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ для обсужденія и въ извѣстныхъ случаяхъ установленія мѣръ, относящихся до эксплоатаціи и хозяйства желѣзныхъ дорогъ въ Имперіи, и изданъ Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, заключающій въ себѣ основныя положенія, опредѣляющія отношенія дорогъ къ третьимъ лицамъ, по перевозкѣ пассажировъ и грузовъ и взаимныя отношенія дорогъ между собою, вытекающія изъ этихъ перевозокъ. Означенный Уставъ съ того же числа введенъ былъ въ дѣйствіе на всѣхъ открытыхъ для общаго пользованія желѣзныхъ дорогахъ, какъ казенныхъ, такъ и частныхъ.

Передача тарифнаго дѣла въ Министерство Финансовъ.

Засимъ къ числу важнѣйшихъ мѣропріятій общаго характера слѣдуетъ отнести дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области тарифнаго дѣла и передачу тарифнаго дѣла въ вѣдѣніе Министерства Финансовъ.

Съ проведеніемъ новыхъ линій и, по мѣрѣ развитія перевозокъ, отдѣльныя желѣзныя дороги, въ видахъ усиленія доходности, стали заботиться о привлеченіи грузовъ путемъ предоставленія отправителямъ болѣе дешоваго тарифа и тѣмъ отвлекали грузы отъ конкурирующихъ линій. Такой образъ дѣйствій жел. дорогъ вызывалъ справедливыя нареканія отправителей, но Министерство Путей Сообщенія было лишено возможности предъявлять къ частнымъ жел. дорогамъ рѣшительныя требованія, такъ какъ въ большинствѣ уставовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, обществамъ была предоставлена сравнительно большая свобода дѣйствій по установленію тарифовъ и былъ нормированъ лишь высшій предѣлъ провозной платы.

Въ 1881 году конкуренція эта начала принимать серіозные размѣры, нанося уже промышленности и торговлѣ очень часто прямой вредъ и, несмотря на рядъ министерскихъ распоряженій, имѣвшихъ характеръ попытокъ къ упорядоченію внѣшней стороны тарифнаго дѣла — обнаружилась полная недостаточность такихъ распоряженій, а поступающія заявленія указывали на новыя проявленія произвола со стороны дорогъ въ тарифномъ вопросѣ. Поэтому Министръ Путей Сообщенія призналъ въ 1881 году необходимымъ войти въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ о подчиненіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ правительственному надзору.

Представленіе это осталось, однако, безъ разсмотрѣнія по существу, въ виду ожидавшагося въ то время внесенія Высочайше утвержденною подъ предсѣдательствомъ графа Баранова Комиссіею для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, въ законодательномъ порядкѣ, общаго закона для русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Но при этомъ, однако, Комитетъ Министровъ призналъ, что свѣдѣнія о тарифахъ и предположенія о ихъ измѣненіяхъ должны непремѣнно доставляться правительственнымъ вѣдомствамъ, заинтересованнымъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, а потому Высочайше одобреннымъ,

въ 9-й день октября 1881 г. положеніемъ Комитета Министровъ, желѣзнымъ дорогамъ было вмѣнено въ обязанность представлять тарифы и предположенія объ измѣненіи ихъ Министрамъ Путей Сообщенія, Государственныхъ Имуществъ и Финансовъ и въ Государственный Контроль. При такомъ неопредѣленномъ положеніи мѣра эта не могла принести существенную пользу для дѣла, между тѣмъ потребность въ немедленномъ принятіи соотвѣтственныхъ мѣръ къ упорядоченію тарифнаго дѣла сказывалась весьма настоятельно, и поэтому генералъ-адъютантъ Посьетъ испросилъ въ 1883 году Высочайшее соизволеніе на учрежденіе при Министерствѣ Путей Сообщенія особой комиссіи, подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря Гюббенета, для разработки общаго тарифнаго вопроса и для установленія правильнаго тарифа для перевозки грузовъ по Николаевской жел. дорогѣ. Почти одновременно съ симъ, въ концѣ 1882 года, Комиссіей графа Баранова былъ внесенъ въ Государственный Совѣтъ и проектъ общаго желѣзнодорожнаго закона. При разсмотрѣніи сего проекта выяснилось, что включенныя въ него правила, касавшіяся тарифнаго дѣла, не полны, а потому и рѣшено было исключить ихъ изъ проектированнаго закона. Но самое обсужденіе закона, въ связи съ мотивами, вызвавшими желательность установленія тѣхъ или иныхъ правилъ, а равно и продолжавшіяся нареканія на тарифные порядки нашихъ дорогъ, еще нагляднѣе выяснили настоятельную необходимость непосредственнаго вмѣшательства правительства въ дѣятельность желѣзныхъ дорогъ въ тарифной области.

Съ введеніемъ въ 1885 году въ дѣйствіе общаго устава, положеніе дѣла почти не измѣнилось, такъ какъ новый законъ не опредѣлилъ предѣловъ правительственнаго воздѣйствія на тарифы частныхъ жел. дорогъ и посему Министерство Путей Сообщенія, озабочиваясь скорѣйшимъ внесеніемъ порядка въ эту отрасль желѣзнодорожнаго хозяйства, вновь вошло въ 1885 и 1886

годахъ въ Государственный Совѣтъ съ представленіями о подчиненіи тарифовъ желѣзныхъ дорогъ правительственному надзору.) Одновременно съ этимъ Министерство оказалось вынужденнымъ обратить особое вниманіе на неустройство нашихъ ввозныхъ тарифовъ, такъ какъ тарифами этими, согласно заявленіямъ заинтересованныхъ лицъ, нарушались не только интересы внутренней промышленности, путемъ предоставленія иностраннымъ товарамъ исключительныхъ тарифныхъ льготъ передъ товарами отечественнаго производства, но нерѣдко даже парализовались таможенныя мѣропріятія правительства. Въ виду такого положенія дѣла, по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, въ августѣ 1885 г. было предъявлено къ дорогамъ требованіе, чтобы тарифы, имѣющіе дѣйствовать во всѣхъ заграничныхъ, какъ сухопутныхъ, такъ и заморскихъ сообщеніяхъ, были послѣ 1 октября 1885 г. представляемы на предварительное, до введенія ихъ въ дѣйствіе, разсмотрѣніе и утвержденіе правительства. Такое распоряженіе, какъ не истекавшее изъ какого-либо закона, вызвало, однако, протестъ со стороны жел. дорогъ, выразившійся въ подачѣ двухъ жалобъ на Министра Путей Сообщенія—одной въ Правительствующій Сенатъ отъ правленія общества Орлово-Витебской жел. дороги, а второй—въ Комитетъ Министровъ отъ Совѣта Управленія Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Но какъ Комитетъ Министровъ, такъ и Правительствующій Сенатъ, отклонили обѣ жалобы и послѣдствіемъ такихъ жалобъ явилось Высочайше утвержденное Положеніе Комитета Министровъ, постановившее: признать обязательнымъ для россійскихъ желѣзнодорожныхъ обществъ обращенное къ нимъ Министерствомъ Путей Сообщенія требованіе о представленіи въ указанный Министерствомъ Путей Сообщенія срокъ на утвержденіе правительства проектовъ тарифовъ прямого заграничнаго сообщенія.

При обсужденіи Государственнымъ Совѣтомъ вне-

сенныхъ Министромъ Путей Сообщенія въ мартѣ 1885 г. и іюнѣ 1886 г. представленій, Соединенные Департаменты нашли неудобнымъ постановить безотлагательно положительное заключеніе по вопросу объ осуществленіи правительственнаго надзора за тарифами желѣзныхъ дорогъ и признали цѣлесообразнымъ ограничиться на первое время только установленіемъ того начала, что Правительству принадлежитъ руководительство дѣятельностью желѣзнодорожныхъ обществъ въ тарифномъ дѣлѣ, съ цѣлью ограниченія отъ ущерба интересовъ государственной казны, потребностей населенія, а равно пользы и нуждъ торговли и промышленности, а потому Высочайше утвержденнымъ 15 іюня 1887 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, о подчиненіи правительственному руководительству дѣйствій желѣзнодорожныхъ обществъ по установленію тарифовъ на перевозку пассажировъ и грузовъ, было постановлено:

I. Признать, что Правительству принадлежитъ руководительство дѣйствіями желѣзнодорожныхъ обществъ по установленію тарифовъ на перевозку пассажировъ и грузовъ, съ цѣлью огражденія отъ ущерба казеннаго интереса, потребностей населенія, равно какъ нуждъ промышленности и торговли.

II. Предоставить Министрамъ Путей Сообщенія, Государственныхъ имуществъ и Финансовъ и Государственному Контролеру войти въ ближайшее соображеніе вопроса о способахъ осуществленія правительственнаго надзора за желѣзнодорожными тарифами, равно какъ о потребныхъ для сего личныхъ и денежныхъ средствахъ.

III. Дѣйствіе Высочайше утвержденнаго 11 іюля 1886 года положенія Комитета Министровъ о подчиненіи правительственному надзору желѣзнодорожныхъ тарифовъ прямого заграничнаго сообщенія продолжить впредь до окончательнаго разрѣшенія означеннаго въ статьѣ II законодательнаго вопроса.

Законъ 15 іюня 1887 г., признавая право Правитель-

ства на руководительство желѣзнодорожными тарифами русскихъ желѣзныхъ дорогъ, не выяснилъ, однако, способовъ примѣненія сего права, каковая часть задачи была поручена для внесенія новаго представленія въ Государственный Совѣтъ—совѣщанію Министровъ Путей Сообщенія, Государственныхъ Имуществъ и Финансовъ и Государственнаго Контролера. Во исполненіе сего Министерствомъ Путей Сообщенія, на основаніи имѣвшагося у него весьма обширнаго по сему предмету матеріала, было выработано временное Положеніе о тарифахъ русскихъ жел. дорогъ. При разсмотрѣніи въ вышесказанномъ совѣщаніи трехъ Министровъ и Государственнаго Контролера означеннаго проекта, на первую очередь, по почину Государственнаго Контролера, былъ выдвинутъ вопросъ о томъ вѣдомствѣ, которому должны быть подчинены учрежденія, вѣдающія тарифы жел. дорогъ. Такъ какъ по этому вопросу послѣдовало разномысліе, причемъ Министры Государственныхъ Имуществъ и Финансовъ и Государственный Контролеръ находили, что тарифное дѣло должно быть отнесено къ компетенціи Министерства Финансовъ, Министръ же Путей Сообщенія полагалъ, что оно по прежнему должно находиться въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія, особое совѣщаніе изъ указанныхъ главныхъ начальниковъ отдѣльныхъ управленій внесло въ Государственный Совѣтъ состоявшійся въ немъ журналъ на законодательное разсмотрѣніе. Государственный Совѣтъ при разсмотрѣніи 26 марта 1888 года журнала сказаннаго совѣщанія, имѣя въ виду, что въ означенномъ журналѣ содержатся подробныя соображенія исключительно по вопросу о томъ, въ какомъ вѣдомствѣ должна быть сосредоточена разработка тарифныхъ вопросовъ и завѣдываніе тарифною частью желѣзнодорожной эксплоатаціи и что, такимъ образомъ, обсужденію Государственнаго Совѣта будетъ подлежать одинъ лишь вопросъ о подвѣдомственности завѣдыванія перевозочными тарифами частныхъ желѣзныхъ дорогъ, а не прямой законъ по сему предмету,

положилъ возвратить настоящее представленіе Министру Путей Сообщенія, поручивъ ему, а равно Министрамъ Государственныхъ Имуществъ и Финансовъ и Государственному Контролеру представить на уваженіе Государственнаго Совѣта предположенія свои по предметамъ, указаннымъ въ ст. 2-й Высочайше утвержденнаго 15 іюня 1887 года мнѣнія Государственнаго Совѣта. Засимъ при всеподданнѣйшемъ докладѣ 18 ноября 1888 г. Министра Путей Сообщенія Генералъ-Лейтенанта Паукера, Его Императорскому Величеству Государю Императору Александру III благоугодно было повелѣть: **„чтобы тарифное дѣло было всецѣло передано въ Министерство Финансовъ“.**

Въ силу сего Высочайшаго повелѣнія, за общимъ подписаніемъ трехъ вышесказанныхъ Министровъ и Государственнаго Контролера, было внесено на благоусмотрѣніе Государственнаго Совѣта представленіе отъ 17-го января 1889 г. по вопросу о способахъ осуществленія правительственнаго надзора за желѣзнодорожными тарифами и о необходимыхъ для сего личныхъ и денежныхъ средствахъ.

По обсужденіи сего представленія Государственный Совѣтъ, между прочимъ, положилъ: проекты а) Временнаго Положенія о желѣзнодорожныхъ тарифахъ и объ учрежденіяхъ по тарифнымъ дѣламъ, и б) штата Тарифнаго Комитета и Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ представить на Высочайшее Его Императорскаго Величества утвержденіе.

Таковое мнѣніе Государственнаго Совѣта удостоилось Высочайшаго утвержденія въ 8 день марта 1889 года.

Такимъ образомъ завѣдываніе дѣлами, касающимися руководительства дѣйствіями частныхъ жел. дорогъ по установленію тарифовъ, а равно направленіе тарифнаго дѣла казенныхъ жел. дорогъ съ 1889 г. перешло въ вѣдѣніе Министерства Финансовъ.

Развитіе и усиленіе провозной и пропускной способности желѣзныхъ дорогъ.

Наконецъ дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по развитію и усиленію провозной и пропускной способности желѣзныхъ дорогъ равнымъ образомъ послужила къ значительному улучшенію какъ пассажирскаго, такъ и грузового движенія.

Въ числѣ означенныхъ мѣропріятій Министерства Путей Сообщенія за разсматриваемый періодъ слѣдуетъ отмѣтить:

1) укладку вторыхъ путей, количество коихъ за разсматриваемый періодъ увеличилось почти вдвое, а именно на 3.564 версты; укладку новыхъ разъѣздныхъ, запасныхъ и парковыхъ путей, количество которыхъ увеличилось на 2.834 версты;

2) усиленіе станціоннаго водоснабженія до размѣровъ, необходимыхъ для выполненія какъ коммерческаго, такъ и воинскаго движенія;

3) устройство и постепенное введеніе на дорогахъ усовершенствованныхъ способовъ для безопасности движенія поѣздовъ, какъ-то: колокольной сигнализаціи, системы блокъ-постовъ, жезловой системы и проч.;

4) устройство центральнаго управленія станціонными стрѣлками и сигналами;

5) увеличеніе числа телеграфныхъ проводовъ на желѣзнодорожныхъ линіяхъ;

6) устройство механическихъ приспособленій для нагрузки и выгрузки;

7) расширеніе станціонныхъ площадей для храненія и склада грузовъ;

8) постройку новыхъ и расширеніе старыхъ пакгаузовъ, пассажирскихъ и грузовыхъ платформъ; устройство складовъ и элеваторовъ для храненія хлѣбныхъ грузовъ, и

9) введеніе на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ разнаго рода премій за успѣшную утилизацію подвижного состава.

Финансовые результаты дѣятельности желѣзныхъ дорогъ.

По всей сѣти:

ГОДЫ.	Валовой доходъ.		Расходъ по эксплоатаціи.		Чистый доходъ.	
	Вообще. Милліоны.	На версту. Тысячи.	Вообще. Милліоны.	На осе-версту.	Вообще. Милліоны.	На версту. Тысячи.
	Рублей.			Копѣйки.	Рублей.	
1881	200,8	9,5	145,1	3,3	55,7	2,6
1882	215,2	10,1	144,8	3,1	70,4	3,3
1883	231,9	10,6	147,4	2,9	84,5	3,9
1884	229,8	10,2	143,5	2,8	86,3	3,8
1885	234,4	10,0	141,4	2,7	93,0	4,0
1886	225,3	3,3	141,4	2,7	83,9	3,5
1887	253,0	10,2	144,3	2,4	108,7	4,4
1888	283,4	11,1	160,1	2,4	123,3	4,8
1889	282,7	10,7	168,8	2,6	113,9	4,3
1890	284,5	10,7	171,7	2,5	112,8	4,2
1891	296,1	10,8	177,7	2,5	118,4	4,3
1892	301,7	11,0	194,0	2,6	107,7	3,9
1893	328,8	11,8	199,4	2,5	129,4	4,6
1894	367,7	12,1	214,6	2,4	153,1	5,0

Данныя эти, представленныя, кромѣ того, на приложенныхъ къ настоящему обзору графикахъ, показываютъ, что за весь періодъ времени съ 1881 по 1894 годъ включительно, какъ доходъ, такъ и расходъ вообще по сѣти желѣзныхъ дорогъ и на версту сѣти возросли; при этомъ, однако, валовой доходъ возросъ сильнѣе, чѣмъ расходъ по эксплоатаціи, а потому чистый доходъ возвысился значительнѣе, чѣмъ валовой доходъ. 1894 годъ противъ 1881 года представляетъ увеличеніе валового дохода вообще по сѣти на 83%, на

версту сѣти — 27%, расхода по эксплоатаціи вообще по сѣти — на 48%, на версту сѣти — на 3% и, наконецъ, чистаго дохода вообще по сѣти почти на 175%, на версту сѣти — на 92%; расходъ по эксплоатаціи на осе-версту, т. е. на единицу движенія, въ 1894 году противъ 1881 года уменьшился на 27%.

Сопоставляя эти данныя съ данными о платежѣ процентовъ и погашенія по затраченнымъ на устройство сѣти желѣзныхъ дорогъ капиталамъ или, иначе говоря, о платѣ за капиталъ сооруженія, получатся слѣдующія цифры недостатка (—) или излишка (+) чистаго дохода, т. е. убытокъ или прибыль по желѣзнодорожному дѣлу вообще.

Годы.	Чистый доходъ по эксплоатаціи.	Платежъ процентовъ и погашеніе по капиталу сооруженія.	Излишекъ (+) или недостатокъ (—) чистаго дохода.
	Милліоны рублей.		
1881	55,7	114,3	— 58,6
1882	70,4	118,9	— 48,5
1883	84,5	119,8	— 35,3
1884	86,3	123,3	— 37,0
1885	93,0	129,2	— 36,2
1886	83,9	131,5	— 47,6
1887	108,7	135,4	— 26,7
1888	123,3	139,1	— 15,8
1889	113,9	135,8	— 21,9
1890	112,8	127,3	— 14,5
1891	118,4	134,6	— 16,2
1892	107,7	136,2	— 28,5
1893	129,4	134,3	— 4,9
1894	153,1	144,7	+ 8,4

Изъ изложеннаго видно, что сѣть нашихъ желѣзныхъ дорогъ давала почти за весь разсматриваемый періодъ убытокъ, который съ 1881 года постепенно уменьшался до 1894 года; въ 1894 году получается уже излишекъ чистаго дохода. Изъ приведенныхъ ранѣе данныхъ о стоимости перевозки особо по пассажирскому и особо по товарному движенію видно, что пассажирское движеніе постоянно давало убытокъ, который въ концѣ упомянутаго періода уменьшился, товарное же движеніе въ 1881—1887 гг. приносило убытокъ, въ 1888—1892 гг. валовой доходъ отъ этого движенія почти уравновѣсился съ соотвѣтствующими расходами по эксплоатаціи и по платежу на капиталъ сооруженія, а съ 1893 года товарное движеніе стало давать прибыль, которая въ 1894 г. даже съ избыткомъ покрываетъ недовыручку по пассажирскому движенію. Убытокъ по пассажирскому движенію въ 1881 году составлялъ на 100 пассажиро-верстъ 39 коп., а въ 1894 году — 27 коп., товарное же движеніе, не довыручившее въ 1881 году около 1 коп. со 100 пудо-верстъ, въ 1894 году дало на то же количество пудо-верстъ около 0,3 коп. прибыли.

Отдѣлъ III.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги.

Въ ряду задачъ, выпавшихъ на долю вѣдомства путей сообщенія въ Царствованіе Императора Александра III, наиболѣе важной и отвѣтственной слѣдуетъ безспорно признать окончательное рѣшеніе вопроса о сооруженіи Сибирской желѣзной дороги, выборъ ея направленія и приступъ къ постройкѣ нѣкоторыхъ ея участковъ.

Міровое значеніе Сибирской желѣзной дороги, въ связи съ огромными усиліями, кои потребовались отъ вѣдомства путей сообщенія для осуществленія этой задачи, даютъ основаніе нѣсколько подробнѣе остановиться на исторіи этого вопроса, свыше трети истекшаго столѣтія привлекавшаго собою вниманіе Правительства и общества.

Историческій обзоръ вопроса о сооруженіи Сибирской желѣзной дороги.

Первая мысль о желѣзной дорогѣ въ Сибири принадлежитъ графу Муравьеву-Амурскому, который, послѣ занятія, въ 1850 году, устьевъ рѣки Амура и присоединенія къ Сибирской территоріи обширныхъ областей Амурской и Приморской съ Уссурійскимъ краемъ, полагалъ въ 1857 году соединить рельсовымъ путемъ заливъ Декастри на Татарскомъ проливѣ съ г. Софійскомъ, расположеннымъ на р. Амурѣ.

На ряду съ этимъ, существенныя богатства Сибири и несомнѣнное будущее этой русской окраины вызы-

вали живой интересъ среди русскихъ и иностранныхъ предпринимателей, которые выступали съ проектами о сооруженіи новыхъ путей въ Сибири, какъ съ цѣлью рельсоваго соединенія отдѣльныхъ населенныхъ пунктовъ въ видахъ торгово-промышленныхъ, такъ и для сооруженія магистрали отъ Москвы или Волги до Тихо-океанскаго побережья.

Всѣ эти проекты, основанные исключительно на однихъ предположеніяхъ, безъ предварительныхъ изысканій и изслѣдованій промышленныхъ нуждъ мѣстностей, чрезъ которыя намѣчались линіи дорогъ, естественно, не имѣли никакихъ практическихъ послѣдствій.

Только къ концу 60-хъ годовъ по вопросу о сооруженіи Сибирскаго желѣзнодорожнаго пути рѣзко обозначились три направленія, созданныя починомъ частныхъ лицъ и поддержанныя ходатайствомъ россійскаго и сибирскаго купечества.

При многочисленныхъ обсужденіяхъ въ ученыхъ обществахъ и въ литературѣ достоинствъ проектированныхъ линій, упомянутыя направленія получили названія:

1) „Сѣвернаго“ — проектъ Рашета, Кокорева и К°, отъ Перми черезъ Нижне-Тагилъ, Екатеринбургъ до Тюмени, съ вѣтвью на Ирбитъ.

2) „Средняго“—проектъ Любимова, отъ Перми черезъ Кунгуръ, Екатеринбургъ, Шадринскъ на Бѣлозерскую слободу при р. Тоболѣ, въ 49 верстахъ къ сѣверу отъ Кургана.

3) „Южнаго“—проектъ полковника Богдановича отъ села Ершова (Сарапульскаго уѣзда) черезъ Екатеринбургъ на Тюмень.

Образованная въ 1873 году на Уралѣ особая комиссія изъ горныхъ инженеровъ и инженеровъ путей сообщенія подробно ознакомилась съ означенными направленіями, причемъ выяснилось, что сооруженіе желѣзной дороги въ этомъ краѣ должно удовлетворять нуждамъ горнозаводской промышленности, въ связи съ обезпеченіемъ заводовъ хорошимъ и дешевымъ каменнымъ углемъ, а также соотвѣтствовать потребностямъ Сибирскаго транзита, под-

ходя къ р. Камѣ въ удобномъ для перехода этой рѣки мѣстѣ. Такъ какъ первая задача требовала постройку дороги вдоль Уральскаго хребта, т. е. на сѣверъ, а для транзитной торговли наиболѣе выгоднымъ направленіемъ являлась линія Екатеринбургъ-низовья рѣки Камы, то удовлетвореніе этихъ обѣихъ задачъ сооруженіемъ одной линіи признано было несовмѣстимымъ и на первую очередь поставлена была постройка спеціально горнозаводской линіи отъ Екатеринбурга до Перми, которая и была впослѣдствіи, въ 1873 году, построена концессіоннымъ способомъ акціонернымъ обществомъ.

Произведенныя въ 1872—1874 годахъ правительственныя изысканія линій къ предѣламъ Сибири установили три главнѣйшія направленія:

1) Кинешма, Вятка, Пермь, Екатеринбургъ—933 вер.

2) Нижній-Новгородъ, Казань, Красноуфимскъ, Екатеринбургъ — 1.172 версты.

3) Алатырь, Уфа, Челябинскъ — 1.173 версты.

Первое направленіе явилось развитіемъ проекта Рашета, т. е. Сѣвернаго, второе измѣненнымъ проектомъ полковника Богдановича, т. е. Южнаго, и третье новое, самое южное, оставляя въ сторонѣ большую часть Урала, имѣло цѣлью одновременно удовлетворить потребностямъ Сибирскаго и Средне-Азіатскаго транзита.

Результаты этихъ изысканій послужили основаніемъ для внесенія въ Комитетъ Министровъ вопроса о направленіи Сибирской транзитной желѣзной дороги, для соединенія Урала съ общей сѣтью дорогъ Европейской Россіи, причемъ Генералъ-Адъютантъ Посьетъ полагалъ вести эту дорогу отъ Артамоновской пристани на р. Тоболѣ чрезъ Ирбитъ (съ вѣтвью на Тюмень), заводы Алапаевскіе, Салдинскіе и Нижнетагильскій къ Левшинской пристани, при впаденіи Чусовой въ Каму до Перми (764 вер.) и далѣе на Котельничъ (съ вѣтвью къ Вяткѣ 496 вер.), Макарьевъ, Кострому и Ярославль до Рыбинска, всего 1.088 верстъ.

Комитетъ Министровъ, въ засѣданіяхъ 6 и 13 мая 1875 года при разсмотрѣніи направленій, остановился

только на сравненіи первыхъ двухъ направленій Рыбинскъ-Пермь и Нижній-Казань-Екатеринбургъ, признавъ преимущества за болѣе южнымъ направленіемъ, какъ совпадающимъ съ существующимъ уже и вѣками созданнымъ торговымъ транзитомъ.

Означенное положеніе Комитета Министровъ 19-го декабря 1875 года удостоилось Высочайшаго утвержденія, и такимъ образомъ направленіе Сибирской желѣзной дороги было намѣчено отъ Нижняго-Новгорода по правому нагорному берегу р. Волги на г. Казань, Екатеринбургъ, Камышловъ до Тюмени.

Проведеніе въ жизнь этой дороги, однако, замедлилось какъ вслѣдствіе затруднительнаго положенія Государственнаго Казначейства, такъ и въ виду политическихъ осложненій, окончившихся восточной войной 1877—78 гг.

Во время обсужденія наивыгоднѣйшаго направленія Сибирской магистрали общая сѣть желѣзныхъ дорогъ внутри Европейской Россіи не переставала развиваться, намѣчая будущіе центры сближенія торгово-промышленныхъ интересовъ Сибири съ ея метрополіей. Въ 1877 году рельсовый путь достигъ Оренбурга, въ слѣдующемъ 1878 году открыта была Уральская горнозаводская желѣзная дорога отъ Перми до Екатеринбурга, а въ 1880 году окончено сооруженіе моста Императора Александра II черезъ Волгу, связавшаго непрерывнымъ рельсовымъ путемъ желѣзнодорожную сѣть Европейской Россіи съ Оренбургомъ—преддверіемъ Средне-Азіатскихъ владѣній.

Открытіе движенія по Уральской горнозаводской линіи, между городами Пермью и Екатеринбургомъ, дало поводъ въ 1880 году Нижегородскому купечеству повергнуть къ стопамъ Государя Императора всеподданнѣйшее ходатайство о сооруженіи участка желѣзной дороги между Екатеринбургомъ и Тюменью, разстояніемъ около 300 верстъ, чѣмъ достигалось соединеніе обширныхъ водныхъ бассейновъ Волги и Оби.

Ходатайство это, по повелѣнію Государя Императора Александра II, послѣдовавшему 29-го августа 1880 года,

было передано чрезъ Министра Финансовъ Тайнаго Совѣтника Бунге на обсужденіе Комитета Министровъ, съ цѣлью изысканія способовъ сооруженія участка Сибирской желѣзной дороги отъ Екатеринбурга до Тюмени. Съ своей стороны Тайный Совѣтникъ Бунге, представленіемъ отъ 14 сентября того же года, полагалъ, въ случаѣ разрѣшенія сооруженія этой линіи, произвести постройку непосредственно распоряженіемъ казны. По Высочайше утвержденному 1 октября положенію Комитета Министровъ, сооруженіе означенной линіи средствами казны было признано необходимымъ, но къ работамъ ни въ 1880, ни въ ближайшихъ годахъ (до 1884 г.) приступлено не было.

Производство подробныхъ окончательныхъ изысканій для Екатеринбургъ-Тюменской желѣзной дороги вызвало цѣлый рядъ ходатайствъ земствъ и городовъ заинтересованныхъ губерній, Московскаго и Ирбитскаго купечества и заводовладѣльцевъ, которые высказывались за продолженіе Уральской горнозаводской дороги по направленію не отъ Екатеринбурга, а отъ Нижняго-Тагила на Ирбитъ-Тюмень, причемъ поданное по сему предмету Императору Александру III Ирбитскимъ купечествомъ прошеніе было передано 14 сентября 1881 года Министру Путей Сообщенія съ Собственноручной резолюціей Его Величества: **«Представьте Ваши соображенія по этому предмету»**.

По окончаніи повѣрочныхъ изысканій, Генералъ-Адъютантъ Посьетъ, во исполненіе означенной резолюціи, всеподданнѣйшимъ докладомъ отъ 17 декабря 1881 г., подробно высказавъ свой взглядъ на сооруженіе Сибирской дороги, испросилъ Высочайшее соизволеніе на пересмотръ въ Комитетѣ Министровъ вопроса о направленіи Сибирской линіи, и въ представленіи своемъ, внесенномъ въ Комитетъ Министровъ съ Высочайшаго соизволенія 5-го апрѣля 1882 года, впервые выключилъ Екатеринбурго-Тюменскій участокъ изъ состава Сибирской магистрали, высказавшись опредѣленно о направленіи сей послѣдней отъ Самары черезъ Уфу и Омскъ, причемъ полагалъ

продолженіе Уральской дороги направить отъ Екатеринбурга на югъ, для соединенія съ Самаро-Омскою линіею (приблизительно нынѣшняя Екатеринбурго-Челябинская), а взамѣнъ Екатеринбурго-Тюменской построить дорогу отъ Нижняго-Тагила на Тюмень.

При разсмотрѣніи этого представленія большинство членовъ Комитета затруднялось высказаться за предложенное направленіе магистральной линіи отъ Самары, за недостаткомъ техническихъ и экономическихъ данныхъ, и потому полагало, прежде приступа къ пересмотру вопроса о направленіи Сибирской желѣзной дороги, предоставить Министру Путей Сообщенія распорядиться производствомъ подробныхъ изысканій по проектируемымъ направленіямъ отъ Самары черезъ Уфу къ Челябинску и Екатеринбургу, а равно и по другимъ направленіямъ означенной дороги и, по окончаніи оныхъ и по собраніи всѣхъ какъ экономическихъ, такъ и прочихъ по сему предмету данныхъ, представить вновь дѣло это на разсмотрѣніе Комитета Министровъ; относительно же выбора между линіями Екатеринбургъ-Тюмень и Нижній-Тагилъ-Тюмень большинство склонились въ пользу первой, уже прежде утвержденной.

На журналѣ Комитета послѣдовала 22 мая 1882 г. Собственноручная Его Величества резолюція: «**Относительно участка отъ Екатеринбурга до Тюмени исполнить по мнѣнію большинства, изысканія произвести безотлагательно и разсмотрѣть въ Комитетѣ Министровъ для обсужденія направленія Сибирской магистральной линіи**».

Постройку Екатеринбургъ-Тюменской линіи, согласно Высочайше утвержденнаго 17 декабря 1882 г. Положенія, рѣшено было произвести непосредственнымъ распоряженіемъ казны. Работы были произведены весьма успѣшно, а дорога, общимъ протяженіемъ 349,6 вер., открыта для движенія въ концѣ 1885 года, причемъ стоимость версты опредѣлилась въ 42.789 руб. и противъ цѣнъ, заявленныхъ частными предпринимателями, достигнуто сбереженіе въ размѣрѣ около шести милліоновъ рублей.

Во исполненіе Высочайшаго Повелѣнія 22 мая 1882 года были произведены указанныя въ немъ изысканія и затѣмъ 1 іюня 1884 года Министръ Путей Сообщенія внесъ въ Комитетъ Министровъ представленіе, въ коемъ были приведены всѣ экономическія, техническія и другія данныя, собранныя по тремъ направленіямъ:

1) отъ Нижняго-Новгорода черезъ Казань, Николо-Березовскую пристань и Екатеринбургъ до Тюмени;

2) отъ Самары черезъ Уфу, Красноуфимскъ и Екатеринбургъ тоже до Тюмени, и

3) отъ Самары черезъ Уфу и Златоустъ до Челябинска.

Разсмотрѣніе этого представленія въ засѣданіяхъ Комитета 18 декабря 1884 и 2 января 1885 годовъ и подробныя соображенія, высказанныя Предсѣдателемъ Департамента Государственной Экономіи и Министромъ Государственныхъ Имуществъ выяснили, что въ этомъ дѣлѣ разрѣшенію подлежатъ два вопроса: 1) насколько имѣющіяся экономическія свѣдѣнія и техническія данныя допускаютъ предрѣшеніе направленія Сибирской желѣзной дороги въ предѣлахъ Сибири и 2) какое изъ направленій, предлагаемыхъ для соединенія прилегающихъ къ Уралу мѣстностей съ внутреннею желѣзнодорожною сѣтью, представляется наиболѣе выгоднымъ.

По первому вопросу Комитетъ пришелъ къ убѣжденію, что указаніе наиболѣе соотвѣтствующаго государственнымъ интересамъ и экономическимъ выгодамъ направленія желѣзнодорожной магистрали въ предѣлахъ Сибири невозможно за недостаточностью свѣдѣній о производительности различныхъ раіоновъ Сибири и движенія по ней грузовъ и преждевременно, такъ какъ лишь съ открытіемъ движенія по Екатеринбургъ-Тюменской желѣзной дорогѣ и соединеніемъ Уральской линіи съ общей сѣтью можно будетъ судить о томъ, куда получатъ тяготѣніе сибирскіе грузы.

По второму же вопросу (о дорогахъ по направленію къ Сибири) Комитетъ высказался за проведеніе Самаро-Уфимской линіи, но считалъ, что доведеніе ея

до Челябинска предрѣшало бы направленіе рельсоваго пути въ предѣлахъ Сибири. Поэтому Комитетъ оговорилъ, что по переходѣ дороги черезъ Уральскій хребетъ для нея должна быть избрана наиболѣе выгодная и удобная въ техническомъ и экономическомъ отношеніяхъ линія по направленію къ одному изъ пунктовъ Екатеринбургъ-Тюменской линіи.

На основаніи вышеизложеннаго Комитетъ Министровъ, не предрѣшая вопроса о выборѣ направленія для Сибирской желѣзной дороги, между прочимъ полагалъ: поставить на первую очередь постройку желѣзныхъ дорогъ отъ Самары черезъ Уфу и Златоустъ до одного изъ пунктовъ Екатеринбурго-Тюменской желѣзной дороги или до Каменской ея вѣтви и предоставить Министру Путей Сообщенія внести въ Комитетъ Министровъ соображенія о неотлагательномъ приступѣ къ этой постройкѣ. Это положеніе Комитета Министровъ удостоилось Высочайшаго утвержденія 6 января 1885 года.

Во исполненіе сего Министръ Путей Сообщенія вошелъ въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ о разрѣшеніи строить распоряженіемъ казны первоначальные участки вышеозначенной дороги отъ линіи Оренбургской желѣзной дороги у пересѣченія рѣки Кинель, черезъ Уфу и Златоустъ до одного изъ пунктовъ Екатеринбурго-Тюменской желѣзной дороги или ея Каменской вѣтви, и 25 января 1885 года послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе на эту постройку.

Направленіе Самаро-Уфимской желѣзной дороги было избрано черезъ Бугурусланъ и Белебей прямо на Уфу, что составило протяженіе дороги отъ Кинели до Уфы—453,19 вер.

Работы были окончены въ концѣ лѣта 1888 года и открытіе дороги послѣдовало 9 сентября. Стоимость постройки составила—24.122.252 руб., или 53.227 руб. на версту.

Къ постройкѣ слѣдующаго участка дороги отъ Уфы до Златоуста было приступлено лишь въ началѣ 1888 г., открытіе ея послѣдовало 8 сентября 1890 г. Участокъ

этотъ отличается горнымъ характеромъ и представляетъ значительныя трудности при множествѣ искусственныхъ сооруженій. При длинѣ 298,68 вер. онъ обошелся въ 20.220.666 руб. или 67.700 руб. на версту. 24 августа послѣдовало Высочайшее соизволеніе на соединеніе сего участка съ Самаро-Уфимской желѣзной дорогой, подъ общимъ управленіемъ и съ наименованіемъ „Самаро-Златоустовская желѣзная дорога".

Одновременно съ обсуждавшимися проектами въ высшихъ центральныхъ правительственныхъ сферахъ о направленіи Сибирской магистрали въ связи съ потребностями края для дальнѣйшаго экономическаго развитія, Генералъ-Губернаторы Сибири графъ Игнатьевъ и баронъ Корфъ не переставали усиленно выяснять насущныя нужды восточной окраины.

Эти заботы, близкія сердцу Императора Александра III, всегда обращали Его Монаршее вниманіе и на всеподданнѣйшемъ отчетѣ испр. должн. Генералъ-Губернатора Восточной Сибири графа Игнатьева за 1885 — 1886 годы, противъ общаго заключенія о положеніи края, Его Императорскому Величеству благоугодно было начертать знаменательную резолюцію, имѣвшую дальнѣйшее могущественное вліяніе на судьбы многостороннихъ вопросовъ, разрѣшавшихся о нуждахъ Сибирской окраины:

«Ужъ сколько отчетовъ генералъ-губернаторовъ въ Сибири я читалъ и долженъ съ грустью и стыдомъ сознаться, что Правительство до сихъ поръ почти ничего не сдѣлало для удовлетворенія потребностей этого богатаго, но запущеннаго края! А пора, очень пора».

Означенный всеподданнѣйшій отчетъ, а также поступившія въ исходѣ 1886 г. ходатайства графа Игнатьева и барона Корфа о постройкѣ желѣзнодорожныхъ линій отъ Томска до Иркутска и отъ Байкала до Срѣтенска, для соединенія западно-сибирскаго пароходства съ восточно-сибирскимъ по Амуру, а равно и проектъ проведенія рельсоваго пути отъ Владивостока до поста Буссе, были переданы по Высочайшему повелѣнію на обсу-

жденіе особаго совѣщанія Министровъ: Путей Сообщенія и Военнаго, Управляющихъ Министерствами Морскимъ и Финансовъ и Начальника Главнаго Штаба, подъ предсѣдательствомъ дѣйствительнаго тайнаго совѣтника Абазы.

Означенное Совѣщаніе признало, что обезпеченіе Сибири удобными сообщеніями должно составить предметъ настоятельныхъ заботъ Правительства, такъ какъ ускореніе нашихъ сообщеній съ отдаленнымъ Востокомъ съ каждымъ годомъ становится все болѣе неотложнымъ. Поэтому, согласно ходатайству Сибирскихъ Генералъ-Губернаторовъ и Командующихъ войсками Сибирскихъ Округовъ, Совѣщаніе пришло къ убѣжденію въ необходимости неотложнаго производства изысканій по направленію отъ озера Байкала до Срѣтенска и отъ Томска до Иркутска для соединенія рельсовымъ путемъ бассейновъ рр. Оби и Амура.

На ряду съ этимъ Совѣщаніе тоже высказалось за неотложность изысканій и съ Восточной стороны Сибири между озеромъ Ханка и р. Сунгачъ и Владивостокомъ, для обезпеченія этому важному порту на Тихомъ океанѣ достаточно удобныхъ сообщеній съ внутренними частями страны. Заключенія этого Особаго Совѣщанія удостоились Высочайшаго утвержденія 7 іюня 1887 года и вслѣдъ затѣмъ, при участіи Министровъ: Путей Сообщенія и Военнаго и Управляющаго Министерствомъ Финансовъ и Государственнаго Контролера, были разработаны нижеслѣдующія главныя основанія, на коихъ предполагалось произвести изысканія.

Изысканія должны быть произведены по направленію:

1) отъ Томска черезъ Ачинскъ, Красноярскъ и Канскъ до Иркутска и затѣмъ до озера Байкала—1.700 вер.;

2) отъ села Посольскаго на восточномъ берегу озера Байкала чрезъ Верхне-Удинскъ, Петровскій заводъ и Нерчинскъ до Срѣтенска—1.000 вер., и

3) отъ Владивостока чрезъ Раздольное, Никольское и Анучино до п. Буссе—400 вер.

Независимо отъ сего предполагалось произвести рекогносцировку по направленію отъ Иркутска вокругъ

озера Байкала на Верхне-Удинскъ или Петровскій заводъ.

Относительно техническихъ условій, коимъ должны удовлетворять намѣченныя линіи, было признано возможнымъ допустить различныя облегченія какъ въ типѣ верхняго строенія пути, такъ и относительно вѣса рельсовъ и длины перегоновъ между станціями, которыя были проектированы въ 50 вер. Изысканія должны были быть производимы партіями инженеровъ путей сообщенія, назначаемыми Министромъ Путей Сообщенія, причемъ, согласно мнѣнію большинства лицъ, принимавшихъ участіе въ разработкѣ этихъ общихъ основаній, предполагалось начальниковъ отдѣльныхъ партій подчинить мѣстнымъ Генералъ-Губернаторамъ, по принадлежности, которымъ предоставлялись также нѣкоторыя полномочія по руководству работами.

Всеподданнѣйшимъ докладомъ Министра Путей Сообщенія отъ 12 іюня 1887 г., предположенія эти были доведены до Высочайшаго Его Величества свѣдѣнія. При этомъ Генералъ-Адъютантъ Посьетъ высказалъ, что онъ не считаетъ возможнымъ согласиться съ предположеніемъ о передачѣ производства изысканій въ вѣдѣніе мѣстныхъ Генералъ-Губернаторовъ, такъ какъ при отсутствіи при означенныхъ лицахъ компетентныхъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ учрежденій, сложное дѣло изысканій не встрѣтитъ въ лицѣ мѣстныхъ властей необходимаго и опытнаго руководительства; принятіе же во вниманіе заявленій мѣстныхъ жителей можетъ вредно отозваться на проектированіи линій, предпринимаемыхъ въ видахъ общегосударственныхъ и политическихъ. На основаніи сихъ соображеній Министръ Путей Сообщенія высказалъ убѣжденіе, что сооруженіе желѣзныхъ дорогъ можетъ быть съ наибольшимъ и обезпеченнымъ успѣхомъ исполнено единственно тѣмъ вѣдомствомъ, которое самымъ строемъ государственнаго устройства призвано вѣдать дѣло созиданія государственныхъ путей сообщенія.

На означенномъ всеподданнѣйшемъ докладѣ рукою Императора Александра III было начертано: «Все

это совершенно справедливо и надѣюсь, что на дѣлѣ Министерство докажетъ, что оно можетъ строить и быстро и дешево».

Во исполненіе сего, 15 іюня, при участіи Генералъ-Губернаторовъ барона Корфа и графа Игнатьева были окончательно выяснены права и обязанности экспедиціи и затѣмъ были образованы три партіи: Средне-Сибирская, Южно-Уссурійская и Забайкальская, изъ коихъ первыя двѣ отправились на мѣсто въ августѣ 1887 г., послѣдняя же весной 1888 года.

Работы по изысканіямъ, интересовавшія Его Императорское Величество, о ходѣ которыхъ производились неоднократные всеподданнѣйшіе доклады Министромъ Путей Сообщенія, подвигались весьма успѣшно.

Событія, совершавшіяся въ мѣстностяхъ, сопредѣльныхъ съ нашей далекой восточной окраиной, а именно: открытіе Канадской желѣзной дороги, субсидіи, выданныя англійскимъ правительствомъ пароходамъ на линіи Канада-Китай, проведеніе въ Китаѣ телеграфа, а также заготовленіе китайцами рѣчныхъ пароходовъ для плаванія по рѣкамъ Сунгари и Амуру, въ связи съ цѣлымъ рядомъ мѣръ, предпринятыхъ китайскимъ правительствомъ съ цѣлью организаціи вооруженныхъ силъ, обращали на себя вниманіе Приамурскаго Генералъ-Губернатора барона Корфа, который, еще въ концѣ 1887 г., т. е. при самомъ началѣ производства изысканій, заявлялъ о необходимости скорѣйшаго сооруженія линіи отъ Владивостока до Уссури, для удовлетворенія военно-стратегическихъ соображеній.

Необходимость соединенія желѣзною дорогою Владивостока съ воднымъ бассейномъ Амура, безъ чего важнѣйшій нашъ портъ на Тихомъ океанѣ являлся какъ бы отрѣзаннымъ отъ удобныхъ сообщеній съ внутренними частями страны и лишеннымъ всякой базы, выяснена была еще въ 1875 году Высочайше одобренными сужденіями Комиссіи, бывшей подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексѣя Александровича.

Высочайше утвержденнымъ 29 ноября 1887 г. поло-

женіемъ Комитета Министровъ, принявшимъ въ основаніе приведенныя данныя, предложено было Министру Путей Сообщенія, выдѣливъ вопросъ объ осуществленіи желѣзнодорожной линіи отъ Владивостока къ рѣкѣ Уссури изъ общаго вопроса о сооруженіи проектированныхъ Сибирскихъ рельсовыхъ путей, принять мѣры къ скорѣйшему производству техническихъ и экономическихъ изысканій и затѣмъ дать дальнѣйшій ходъ осуществленію означенной линіи.

8-го мая 1890 г. Министръ Путей Сообщенія Статсъ-Секретарь Гюббенетъ вошелъ въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ по вопросу о продолженіи Самаро-Златоустовской желѣзной дороги до Міасса и о неотложности приступа къ постройкѣ Уссурійской желѣзной дороги, приводя въ основаніе послѣдняго своего ходатайства сообщеніе Приамурскаго Генералъ-Губернатора, что, въ виду обмелѣнія озера Ханка, представляющаго вмѣстѣ съ рр. Сунгачъ и Уссури единственный путь сообщенія съ Южно-Уссурійскимъ краемъ, всякое сообщеніе съ Владивостокомъ прервано. Военный Министръ, съ своей стороны, заявляя о тяжеломъ положеніи, въ которое при означенныхъ условіяхъ поставлена защита этой отдаленной окраины и единственнаго нашего Тихоокеанскаго порта, настаивалъ на скорѣйшемъ осуществленіи Уссурійской дороги.

Комитетъ Министровъ, вполнѣ сознавая крайнюю необходимость постройки Уссурійской дороги, значеніе которой еще болѣе усилилось съ расширеніемъ нашихъ Средне-Азіатскихъ владѣній, тѣмъ не менѣе, въ виду значительности средствъ, потребныхъ на постройку этой линіи, призналъ немедленный приступъ къ работамъ, по состоянію финансовыхъ средствъ, невозможнымъ и полагалъ начать только работы по продолженію Уфа-Златоустовской линіи до Міасса на кредитъ 1890 г., съ возложеніемъ производства этой постройки на Временное Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Означенное положеніе Комитета Министровъ удостоилось Высочайшаго утвержденія 2 іюня 1890 г., но уже

въ началѣ іюля Приамурскій Генералъ-Губернаторъ вновь настойчиво заявилъ о необходимости скорѣйшей постройки этой линіи, причемъ соображенія барона Корфа были всецѣло поддержаны Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ. На всеподданнѣйшемъ по сему предмету докладѣ Управлявшаго Министерствомъ Путей Сообщенія Тайнаго Совѣтника Евреинова, Государю Императору Александру III, 12 іюля 1890 года, угодно было начертать: «**Необходимо приступить скорѣе къ постройкѣ этой дороги**».

Въ осуществленіе этой резолюціи и согласно выраженной 16-го августа Высочайшей волѣ, вопросъ о постройкѣ Уссурійской желѣзной дороги, вмѣстѣ съ общимъ вопросомъ о способахъ и послѣдовательности сооруженій Великаго Сибирскаго желѣзнодорожнаго пути, былъ переданъ первоначально на разсмотрѣніе особаго совѣщанія, которое должно было обсудить потребности ассигнованія изъ общей суммы средствъ на чрезвычайные расходы 1891 года, а затѣмъ на обсужденіе Комитета Министровъ.

Особое совѣщаніе, состоявшееся во исполненіе Высочайшей воли 12 декабря 1890 года подъ предсѣдательствомъ Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Абазы, имѣло предметомъ обсужденія какъ вопросъ о средствахъ и объ условіяхъ сооруженія Сибирской желѣзной дороги, такъ и внесенную Министромъ Путей Сообщенія Статсъ-Секретаремъ фонъ-Гюббенетомъ подробную записку отъ 15 ноября 1890 года съ соображеніями о выборѣ пункта примыканія Сибирской желѣзной дороги къ сѣти желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи и о порядкѣ постройки Сибирской дороги.

Имѣя въ виду развившуюся сѣть россійскихъ желѣзныхъ дорогъ къ востоку и сопоставляя выдвинувшіеся крайніе пункты, Тюмень, Уральской желѣзной дороги, Оренбургъ, Оренбургской желѣзной дороги и Міасъ, Златоустъ-Міасской,—Статсъ-Секретарь фонъ-Гюббенетъ приводилъ данныя относительно экономическаго значенія направленія линій отъ этихъ пунктовъ въ глубь Сибири и техническія стороны исполненія каждой изъ нихъ.

Заключавшіяся въ запискѣ Статсъ-Секретаря фонъ-Гюббенета соображенія имѣли рѣшающее значеніе въ выборѣ окончательнаго направленія Великой Сибирской магистрали, и сводились къ слѣдующему:

1) Выбирая Тюмень, какъ начальный пунктъ, линія направлялась на Ялуторовскъ, Тюкалинскъ, Каинскъ, въ обходъ Томска на Маріинскъ, Ачинскъ, Красноярскъ, Канскъ и Нижнеудинскъ. Разстояніе отъ Тюмени до Нижнеудинска составляло 2.474 вер.—Для сохраненія транзитнаго значенія этой линіи потребовалось бы сооруженіе рельсоваго пути отъ Перми до Нижняго-Новгорода, длиною около 1.000 вер., параллельнаго водному пути и очень дорогого.

Вообще до Нижнеудинска пришлось бы построить вновь 3.474 версты рельсоваго пути и разстояніе отъ Москвы составило бы 4.656 верстъ.

2) Линія отъ Оренбурга намѣчалась на Орскъ, Атбасаръ, Акмолинскъ, Павлодаръ, Бійскъ, Минусинскъ и Нижнеудинскъ, пересѣкая въ восточной своей части горныя цѣпи Алтая; эта линія стоила бы дорого и общее протяженіе ея было бы 3.400 верстъ, а разстояніе отъ Москвы до Нижнеудинска 4.820 верстъ.

3) При избраніи начальнымъ пунктомъ Міаса, находящагося въ 2.683 верстахъ отъ Нижнеудинска, рельсовый путь пересѣкалъ наиболѣе населенныя мѣстности Западной Сибири съ черноземною и плодородною почвою, имѣющія значительный избытокъ хлѣба, и вся линія отъ Москвы до Нижнеудинска составляла 4.551 версту. При этомъ для транзитной Сибирской магистрали съ избраніемъ Міаса требовалось построить линію короче на 791 вер. сравнительно съ направленіемъ отъ Тюмени и на 717 вер. при началѣ отъ Оренбурга, транзитный же путь отъ Москвы на Міасскій заводъ представлялся короче противъ сѣвернаго на 105 вер. и противъ южнаго на 269 вер. Что касается стоимости постройки, то линія отъ Міаса, по сдѣланнымъ исчисленіямъ, оказывалась и наиболѣе дешевою. Такимъ образомъ всѣ преимущества были на сторонѣ продолженія Самаро-Златоустовско-

Міасской желѣзной дороги черезъ Челябинскъ, Курганъ и далѣе къ востоку.

Относительно порядка и послѣдовательности сооруженія рельсоваго пути Статсъ-Секретарь фонъ-Гюббенетъ ссылался на внесенную въ это же совѣщаніе записку Министра Финансовъ, въ которой Тайный Совѣтникъ Вышнеградскій, разсматривая вопросъ о сравнительномъ значеніи отдѣльныхъ участковъ Сибирской желѣзной дороги, излагалъ соображенія свои объ экономическомъ значеніи и будущемъ развитіи Сибири.

Цѣль осуществленія Сибирскаго желѣзнодорожнаго пути, по мнѣнію Тайнаго Совѣтника Вышнеградскаго, заключалась не столько въ томъ, чтобы открыть въ Сибири новые рынки для сбыта произведеній Европейской Россіи, сколько въ томъ, чтобы доставить самой Сибири возможность идти по пути правильнаго экономическаго развитія и поставить эту обширную страну, богато одаренную природою, но лишенную удобныхъ путей сообщенія, по возможности въ тѣ условія, въ которыхъ нынѣ находится Европейская Россія. Только въ тѣсномъ экономическомъ общеніи съ Европейской Россіей можетъ расти и развиваться Сибирь. Съ другой стороны, Европейская Россія въ экономическомъ общеніи съ Сибирью будетъ черпать новые источники для своего развитія и богатства. Далѣе Министръ Финансовъ полагалъ, что приступъ къ постройкѣ Сибирской желѣзной дороги съ востока, т. е. съ Уссурійскаго участка, не можетъ способствовать осуществленію этихъ цѣлей. По мнѣнію его, эта постройка, не принося значительной пользы въ экономическомъ отношеніи, не доставитъ существенной выгоды и въ военномъ—и обезпечитъ лишь сообщеніе Владивостока съ рѣкою Уссури. Другое вліяніе окажетъ приступъ къ постройкѣ съ запада: проходя по мѣстности болѣе населенной, дорога будетъ приносить нѣкоторый доходъ, она упрочитъ экономическую связь Сибири съ Европейскою Россіею и въ военномъ отношеніи обезпечитъ возможность болѣе быстрой перевозки въ Восточную Сибирь резервовъ, наконецъ она удовлетворитъ

интересамъ русскаго населенія Сибири, сосредоточеннаго на пространствѣ междуУраломъ и Байкаломъ.

Раздѣляя общія экономическія соображенія о значеніи Сибирской магистрали, Статсъ-Секретарь фонъ-Гюббенетъ ссылался на общегосударственное значеніе Сибирской желѣзной дороги, заключающее политическія и стратегическія цѣли, поддерживаемыя Министерствами Иностранныхъ Дѣлъ и Военнымъ, и, придавая важное значеніе Уссурійскому участку, настаивалъ на необходимости осуществленія этой дороги, которая еще была выдѣлена Высочайше утвержденнымъ положеніемъ Комитета Министровъ 29 ноября 1887 года.

Особое совѣщаніе, отнеся къ компетенціи Комитета Министровъ разрѣшеніе вопроса постройки новыхъ дорогъ, коснулось только размѣра кредита, который по смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ 1891 года могъ быть назначенъ на приступъ къ сооруженію новыхъ дорогъ и опредѣлилъ таковой въ суммѣ 7.000.000 руб.

По воспослѣдованіи Высочайшаго соизволенія на приведеніе въ исполненіе заключенія особаго совѣщанія, Министръ Путей Сообщенія Статсъ-Секретарь фонъ-Гюббенетъ вошелъ въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ 4 февраля 1891 года, въ коемъ опредѣленно высказался за необходимость постройки сплошной Сибирской магистрали отъ ст. Миасъ до Владивостока и полагалъ приступить къ осуществленію этой задачи одновременно съ двухъ концовъ—востока и запада, а именно линіи Миасъ-Челябинскъ, протяженіемъ 94 версты и Уссурійскаго участка отъ Владивостока до Графской 393 версты, съ производствомъ изысканій отъ Челябинска до одного изъ пунктовъ Средне-Сибирской желѣзной дороги и отъ станціи Графской до Хабаровска.

Высочайше утвержденными въ 15-й и 21-й день февраля 1891 года положеніями Комитета Министровъ, по разсмотрѣніи представленій Министра Путей Сообщенія, постановлено было: 1) утвердить направленіе Уссурійской желѣзной дороги отъ Владивостока до станицы Графской 2) приступить въ 1891 году къ сооруженію

желѣзной дороги отъ Миаса до Челябинска; 3) разрѣшить производство въ 1891 году изысканій отъ Челябинска до Томска или иного пункта Средне-Сибирскаго участка и отъ конечнаго пункта перваго участка Уссурійской дороги до Хабаровска; 4) произвести всѣ эти работы непосредственно распоряженіемъ казны; 5) предоставить Министру Путей Сообщенія войти въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ о разрѣшеніи производить соотвѣтственные расходы.

Наконецъ, Высочайшимъ рескриптомъ, даннымъ 17 марта 1891 года на имя Его Императорскаго Высочества Государя Наслѣдника Цесаревича, нынѣ благополучно царствующаго Государя Императора, окончательно и безповоротно рѣшенъ былъ въ положительномъ смыслѣ вопросъ о сооруженіи Великаго Сибирскаго рельсоваго пути.

Этотъ знаменательный Высочайшій рескриптъ обнародованъ былъ по вступленіи Его Высочества 11-го мая 1891 г., вновь на Русскую землю во Владивостокѣ при возвращеніи на родину изъ продолжительнаго и дальняго путешествія:

Ваше Императорское Высочество.

Повелѣвъ нынѣ приступить къ постройкѣ сплошной черезъ всю Сибирь желѣзной дороги, имѣющей соединить обильныя дарами природы сибирскія области съ сѣтью внутреннихъ рельсовыхъ сообщеній, Я поручаю Вамъ объявить таковую волю Мою, по вступленіи Вами вновь на Русскую землю, послѣ обозрѣнія иноземныхъ странъ востока. Вмѣстѣ съ этимъ возлагаю на Васъ совершеніе во Владивостокѣ закладки разрѣшеннаго къ сооруженію, на счетъ казны и непосредственнымъ распоряженіемъ правительства, Уссурійскаго участка Великаго Сибирскаго рельсоваго пути.

Знаменательное участіе Ваше въ начинаніи предпринимаемаго дѣла послужитъ новымъ свидѣтельствомъ душевнаго Моего стремленія облегчить сношенія Сибири съ прочими частями Имперіи, и тѣмъ явить сему краю, близкому Моему сердцу, живѣйшее Мое попеченіе о мирномъ его преуспѣяніи.

Призывая благословеніе Господа на предстоящій Вамъ продолжительный путь по Россіи,

Пребываю искренно Васъ любящій «Александръ».

Въ 19 день мая 1891 г. во Владивостокѣ Наслѣдникъ Цесаревичъ, нынѣ благополучно Царствующій Государь Императоръ, изволилъ лично наложить въ приготовленную тачку земли и свезти ее на полотно строющейся Уссурійской дороги, а также заложить первый камень Великаго Сибирскаго пути.

Въ январѣ 1892 года Статсъ-Секретарь Гюббенетъ оставилъ постъ Министра Путей Сообщенія и Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Витте, назначенный Управляющимъ означеннымъ Министерствомъ, вошелъ 16 апрѣля въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ объ избраніи направленія Западно-Сибирской желѣзной дороги, по разсмотрѣніи котораго, въ связи съ ходатайствами заинтересованныхъ губернскихъ, земскихъ и городскихъ учрежденій Пермской и Томской губерній, Комитетъ полагалъ утвердить направленіе Западно-Сибирской желѣзной дороги отъ Челябинска на гг. Курганъ, Петропавловскъ, Омскъ, Каинскъ, съ переходомъ р. Оби у Кривощекова, до ст. Почитанской Средне-Сибирской желѣзной дороги въ обходъ г. Томска, разрѣшить въ 1892 году приступъ къ сооруженію участка отъ Челябинска до Омска и предоставить эти работы произвести непосредственнымъ распоряженіемъ казны, испросивъ черезъ Государственный Совѣтъ потребный кредитъ.

Государь Императоръ, въ 8-й день мая 1892 года, на положеніе Комитета Министровъ Высочайше соизволилъ и затѣмъ Высочайше утвержденнымъ 18 іюня мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, по представленію Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія съ приложеніемъ разцѣночной вѣдомости Западно-Сибирской дороги, на сумму 22.335.347 руб., и техническихъ условій, разрѣшено было на сооруженіе Челябинско-Омской линіи расходовать въ 1892 году 1.100.000 руб. изъ условно отпущеннаго кредита въ 3,5 мил.

Въ томъ же году начались усиленныя изысканія съ запада и съ востока и вскорѣ явилась возможность установить порядокъ предпринятаго Великаго сооруженія,

по предварительномъ его обсужденіи въ Высочайше утвержденномъ Особомъ Совѣщаніи 21 ноября 1892 года.

Предметы, обсуждавшіеся этимъ Совѣщаніемъ, были развиты въ запискѣ Министра Финансовъ Дѣйствительнаго Статскаго Совѣтника Витте и касались слѣдующихъ вопросовъ:

1) О распредѣленіи предпріятія Сибирской желѣзной дороги на очереди.

2) О средствахъ для сооруженія участковъ этой дороги.

3) О послѣдовательности сооруженія участковъ въ связи съ вспомогательными предпріятіями.

4) О Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги.

Выработанныя Совѣщаніемъ положенія, основанныя на соображеніяхъ Дѣйствительнаго Статскаго Совѣтника Витте и удостоенныя утвержденія Его Императорскаго Величества 10 декабря 1892 г. въ Гатчинѣ, заключали нижеслѣдующіе пункты:

1) Все предпріятіе распредѣлено на три очереди съ тѣмъ, чтобы въ первую очередь поставлена была постройка Западно-Сибирскаго участка отъ Челябинска до р. Оби—1328 вер. и Средне-Сибирскаго участка отъ р. Оби до г. Иркутска 1754 вер., а также окончаніе участка Владивостокъ-Графская и постройка соединительной вѣтви между Уральскою горнозаводскою и Сибирскою желѣзными дорогами, необходимость которой была выяснена Министромъ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ.

Ко второй очереди отнесена постройка участковъ отъ Графской до Хабаровска—347 вер. и отъ Мысовой по берегу Байкала до Срѣтенска—1009 вер. и къ третьей очереди—постройка Круго-Байкальской линіи 292 вер. и участокъ отъ Срѣтенска до Хабаровска около 2000 верстъ.

Строительныя работы предполагалось окончить въ слѣдующіе сроки:

Участки отъ Челябинска до Оби и отъ Оби до Красноярска 2059 вер. въ 1896 году, участокъ отъ Красноярска до Иркутска 1023 вер., въ 1900 г., вѣтвь къ Екатеринбургу въ 1894 г. и участокъ отъ Владивостока къ

Графской въ 1894 году; при этомъ предполагалось развитіе вспомогательныхъ предпріятій, а именно: колонизація земельныхъ округовъ Западной Сибири съ поощреніемъ развитія крестьянскаго переселенія и развитіе судоходства по воднымъ путямъ Сибири и расширеніе нѣкоторыхъ отраслей горнозаводской промышленности.

II) Управляющему Министерствомъ Путей Сообщенія предоставлено безотлагательно войти съ представленіемъ въ Комитетъ Министровъ и въ Государственный Совѣтъ объ утвержденіи направленій и разцѣночныхъ вѣдомостей ближайшихъ для постройки линій.

III) Для осуществленія Сибирской желѣзной дороги первой очереди и на вспомогательныя предпріятія предназначено 150 милл. руб., въ томъ числѣ на вспомогательныя предпріятія отъ 14 до 20 милл. руб.

IV) Положено учрежденіе особаго Комитета, съ наименованіемъ „Комитетъ Сибирской желѣзной дороги", изъ Министровъ Внутреннихъ Дѣлъ, Государственныхъ Имуществъ, Финансовъ, Путей Сообщенія и Государственнаго Контролера подъ предсѣдательствомъ лица, назначеннаго Высочайшею властью.

Высочайшимъ рескриптомъ отъ 14 января 1893 года Августѣйшаго родителя своего Его Императорское Высочество Наслѣдникъ Цесаревичъ, нынѣ благополучно Царствующій Государь Императоръ, призванъ былъ Высочайшею волею на постъ Предсѣдателя Комитета Сибирской желѣзной дороги.

Вслѣдъ затѣмъ Высочайшимъ повелѣніемъ 15-го января 1893 года, съ учрежденіемъ должности Вице-Предсѣдателя, назначенъ былъ на эту должность Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Бунге, завѣдываніе дѣлами Комитета возложено на управляющаго дѣлами Комитета Министровъ и дѣлопроизводство сосредоточено въ Канцеляріи этого Комитета на общемъ основаніи.

Первое засѣданіе учрежденнаго Комитета состоялось 10-го февраля 1894 г., и Его Императорскому Высочеству Наслѣднику Цесаревичу благоугодно было обратиться къ членамъ Комитета съ слѣдующими словами:

«Открывая первое засѣданіе Комитета Сибирской желѣзной дороги, Я съ душевнымъ трепетомъ взираю на величіе предстоящей намъ задачи. Но любовь къ родинѣ и пламенное желаніе послужить ея благоденствію побудили Меня принять порученіе горячо любимаго Мною Отца. Я убѣжденъ, что тѣ же чувства одушевляютъ и васъ, и потому твердо вѣрю, что единодушными усиліями мы неуклонно достигнемъ цѣли».

Въ этомъ засѣданіи выработано было для представленія на Высочайшее утвержденіе положеніе о Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги, согласно которому составъ опредѣляется изъ Предсѣдателя и Вице-Предсѣдателя, назначаемыхъ Высочайшею властью, Министровъ: Внутреннихъ дѣлъ, Финансовъ, Военнаго, Земледѣлія и Государственныхъ имуществъ, Путей Сообщенія, Управляющаго Морскимъ Министерствомъ и Государственнаго Контролера. Къ вѣдѣнію Комитета отнесено общее руководство дѣломъ осуществленія Сибирской желѣзной дороги и связанныхъ съ нею вспомогательныхъ предпріятій, безъ исполнительной власти, которая оставлена за Министрами. По дѣламъ законодательнымъ, подлежащимъ представленію на Высочайшее усмотрѣніе, положено составленіе подъ тѣмъ же предсѣдательствомъ соединеннаго присутствія изъ Членовъ Комитета и подлежащаго Департамента Государственнаго Совѣта.

Положеніе это удостоилось Высочайшаго утвержденія Указомъ Правительствующему Сенату 24 февраля 1893 года.

Первоначальное завѣдываніе исполнительной частью по постройкѣ Сибирской желѣзной дороги было возложено на Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, но съ развитіемъ работъ, согласно Высочайшему повелѣнію 5-го іюня 1893 г., образовано было въ центральномъ управленіи Министерства Путей Сообщенія „Управленіе по сооруженію Сибирской желѣзной дороги“, въ которомъ и сосредоточивалась вся исполнительная часть по выполненію, подъ главнымъ руководствомъ Министра Путей Сообщенія, сооруженія Великаго Сибирскаго пути.

Приступъ къ постройкѣ отдѣльныхъ участковъ Сибирской жел. дороги.

Первымъ по времени осуществленія участкомъ Сибирской магистрали является Уссурійская желѣзная дорога. Вопросъ объ ея изысканіяхъ, какъ было упомянуто выше, былъ рѣшенъ въ Особыхъ Совѣщаніяхъ 7-го и 15-го іюня 1887 года и въ томъ же году была командирована экспедиція, производившая эти изысканія въ 1887 и 1888 годахъ.

Направленіе, избранное изысканіями, было съ нѣкоторыми измѣненіями одобрено Министерствомъ Путей Сообщенія, и производство работъ у Владивостока до Графской, 378 вер. было разрѣшено Высочайше утвержденнымъ 15 февраля 1891 года Положеніемъ Комитета Министровъ.

Работы начаты были весьма спѣшно, такъ что 19 мая, когда совершилась торжественная закладка Владивостокской станціи Наслѣдникомъ Цесаревичемъ Николаемъ Александровичемъ, нынѣ благополучно царствующимъ Государемъ Императоромъ, земляныя работы и укладка пути были исполнены на 2½ версты, по которымъ прошелъ первый поѣздъ. Одновременно съ этимъ во исполненіе Высочайше утвержденнаго 21 февраля 1891 года Положенія Комитета Министровъ производились изысканія продолженія Уссурійской желѣзной дороги на Сѣверъ до Хабаровска.

Работы по постройкѣ Южно-Уссурійской желѣзной дороги были очень затруднительны по недостатку рабочей силы и перемѣнчивости погоды. Мѣстные рабочіе китайцы и корейцы оказывались неудовлетворительными какъ по качеству, такъ по количеству труда, мѣстныхъ подрядчиковъ почти не было, большинство рабочихъ, привезенныхъ изъ Россіи, болѣло, и приходилось главнымъ образомъ пользоваться войсками, ссыльно-каторжными и ссыльно-поселенцами. Тѣмъ не менѣе работы продолжались на столько успѣшно, что въ концѣ 1894 года онѣ были почти окончены, за исключеніемъ моста черезъ рѣку Уссури (отв. 120 саж.), а укладка пути была окончена 30 ноября 1894 гола.

Постройка Сѣверно-Уссурійской желѣзной дороги

была разрѣшена Высочайше утвержденнымъ 4 февраля 1894 года положеніемъ Комитета Министровъ. Къ работамъ приступлено было 3 іюля 1894 года.

Западно-Сибирская жел. дор.

Изысканія Сибирской желѣзной дороги до Томска или какой-либо станціи Средне-Сибирской дороги, съ начальнымъ пунктомъ въ гор. Челябинскѣ, были разрѣшены Высочайше утвержденнымъ 21 февраля 1891 года положеніемъ Комитета Министровъ, соотвѣтствующій же кредитъ былъ разрѣшенъ Высочайше утвержденнымъ 27 мая 1891 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта. Участокъ этотъ получилъ названіе Западно-Сибирской желѣзной дороги.

Проектъ первой части Западно-Сибирской желѣзной дороги отъ Челябинска до Омска былъ представленъ въ началѣ 1892 года. Затѣмъ Высочайше утвержденнымъ 8 мая 1892 года положеніемъ Комитета Министровъ было одобрено направленіе ея отъ Челябинска черезъ города Курганъ, Петропавловскъ, Омскъ, Каинскъ съ переходомъ рѣки Оби у села Кривощекова до станціи Почитанской Средне-Сибирской желѣзной дороги въ обходъ города Томска и было разрѣшено приступить къ ея постройкѣ. Въ началѣ 1893 года равнымъ образомъ былъ представленъ и проектъ второй части отъ Омска до Оби.

Западно-Сибирская желѣзная дорога отъ Челябинска до Омска (746 вер.) была начата постройкою 7 іюля 1892 года; остальная же часть, отъ Омска до Оби (582 вер.) была начата весною 1893 года; работы шли столь успѣшно, что 30 августа 1894 года временное движеніе уже было открыто отъ Челябинска до Омска.

Екатеринбургъ-Челябинская желѣзная дорога.

Въ связи съ постройкою Западно-Сибирской жел. дороги находилась постройка Екатеринбургско-Челябинской вѣтви.

Первая мысль о соединеніи Южно-Уральскихъ заводовъ съ Екатеринбургомъ возникла еще въ 1884 году и тогда же были сдѣланы соотвѣтствующія изысканія.

Затѣмъ Высочайше утвержденнымъ 10 декабря 1892 г. Положеніемъ Комитета Министровъ, вопросъ о постройкѣ вѣтви былъ отнесенъ къ первой очереди и результаты изысканій по 4 направленіямъ были представлены 10 февраля 1893 г. въ Соединенное Присутствіе Комитета Сибирской дороги и Департамента Государственной Экономіи, но Соединенное Присутствіе Высочайше утвержденнымъ Положеніемъ 27 февраля предоставило Министру Путей Сообщенія образовать для разработки вопроса Смѣшанную Комиссію, которая нашла необходимымъ произвести еще новыя изысканія по тремъ направленіямъ.

Высочайше утвержденнымъ 3 іюля 1893 г. Положеніемъ Соединеннаго Присутствія изысканія были разрѣшены съ отпускомъ 60.000 руб. и образованіемъ Смѣшанной Комиссіи и, наконецъ, Высочайше утвержденнымъ 7 мая 1894 г. Положеніемъ Соединеннаго Присутствія, по разсмотрѣніи изысканій избрано было направленіе отъ Екатеринбурга къ Челябинску по западному склону Урала и разрѣшено было приступить къ сооруженію.

Работы по постройкѣ вѣтви (226 вер.) подъ руководствомъ Начальника работъ Западно-Сибирской желѣзной дороги были начаты лѣтомъ 1894 года.

Средне-Сибирская жел. дор.

Необходимость сооруженія Средне-Сибирской желѣзной дороги была признана Особымъ Совѣщаніемъ въ іюнѣ 1887 г., и результатомъ сего были предварительныя изысканія произведенныя въ 1887—1889 года.

Изысканія были окончены и проектъ дороги составленъ въ сентябрѣ 1889 г., но оставался безъ движенія до 1892 г., когда были произведены дополнительныя изысканія. Затѣмъ, Высочайше утвержденнымъ 10 декабря 1892 г. журналомъ Особаго Совѣщенія, Средне-Сибирская желѣзная дорога поставлена была на первую очередь, а Высочайше утвержденнымъ 27 февраля 1893 г. Положеніемъ Соединеннаго Присутствія разрѣшена была и самая постройка, причемъ границею между

Западно- и Средне-Сибирскою желѣзными дорогами установлена была р. Обь.

Работы по постройкѣ были начаты на протяженіи Обь—Красноярскъ въ маѣ 1893 года, а работы остальной части—лѣтомъ 1894 года, и велись при очень трудныхъ климатическихъ условіяхъ.

Забайкальская жел. дор.

Первоначальныя изысканія для Забайкальской желѣзной дороги произведены были въ 1887—1888 годахъ, причемъ Особое Совѣщаніе намѣтило направленіе отъ с. Посольскаго на восточномъ берегу Байкала черезъ Верхнеудинскъ, Петровскій заводъ, и Нерчинскъ до Срѣтенска. При производствѣ изысканій начальнымъ пунктомъ была избрана пристань Мысовая, какъ болѣе удобная и весной 1890 года составленъ предварительный проектъ дороги, одобренный Приамурскимъ Генералъ-Губернаторомъ, а также произведены сокращенныя изысканія Кругобайкальской дороги для обхода оз. Байкала съ юга, гидрографическая рекогносцировка р. Шилки между Нерчинскомъ и Срѣтенскомъ, и рекогносцировка линіи въ обходъ Байкала съ сѣвера.

Въ декабрѣ 1892 года были назначены дополнительныя изысканія, а Высочайше утвержденнымъ 22 марта 1893 года Положеніемъ Соединеннаго Присутствія, по представленію Министра Путей Сообщенія, разрѣшено было произвести изысканіе на 450 верстъ далѣе вдоль р. Шилки до ст. Покровской на Амурѣ.

Высочайше утвержденнымъ 13 мая 1894 года Положеніемъ Соединеннаго Присутствія, разрѣшено было приступить къ предварительнымъ распоряженіямъ по постройкѣ, а Высочайше утвержденнымъ 31 мая 1894 года Положеніемъ того же Присутствія было постановлено, чтобы изысканія и строительныя работы велись съ разсчетомъ возможности открытія движенія одновременно съ Средне-Сибирской жел. дорогой. Начатыя въ 1893 году изысканія были окончены въ 1894 году и значительно измѣнили первоначальное направленіе между Верхнеудинскомъ и Читою.

Переправа черезъ Байкалъ и вѣтвь къ Байкалу.

Въ виду значительной стоимости Кругобайкальской желѣзной дороги Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги въ засѣданіи 10 ноября 1893 г. было одобрено въ принципѣ предположеніе Министра Путей Сообщенія о замѣнѣ Кругобайкальской желѣзной дороги временнымъ паровымъ путемъ, состоящимъ изъ рельсоваго пути отъ Иркутска до Байкала и казеннаго пароходнаго сообщенія по этому озеру. Вслѣдствіе сего Министръ Путей Сообщенія, представленіемъ отъ 23 ноября 1893 г., вошелъ въ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги съ ходатайствомъ, о разрѣшеніи произвести изысканіе по озеру Байкалу.—Представленіе это Высочайше утверждено 10 декабря 1893 г. положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Сибирской желѣзной дороги и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта и изысканія эти были произведены въ 1894 году.

Затѣмъ по тѣмъ же причинамъ Министръ Путей Сообщенія Гофмейстеръ Кривошеинъ въ представленіи отъ 1 февраля 1894 г. въ Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги возбудилъ вопросъ о постройкѣ рельсоваго пути отъ Иркутска до озера Байкала протяженіемъ около 80 верстъ съ устройствомъ правильнаго пароходнаго сообщенія черезъ названное озеро.

Предположеніе это было одобрено Высочайше утвержденнымъ 19 февраля 1894 г. положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Сибирской желѣзной дороги и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта.

Положеніе работъ къ концу 1894 г.

Къ концу Царствованія Императора Александра III работы по сооруженію Сибирской жел. дороги находились въ слѣдующемъ видѣ:

Въ постройкѣ состояли:

I-й участокъ Западно-Сибирской жел. дороги отъ Челябинска до Омска	743 вер.
II-й участокъ Западно-Сибирской жел. дороги отъ Омска до Оби	579 „

Соединительная вѣтвь между Уральскою и Сибирскою жел. дорогами	234 вер.
Два участка Средне-Сибирской жел. дороги отъ Оби до Красноярска и отъ Красноярска до Иркутска	1.732 „
Южно-Уссурійская жел. дорога отъ Владивостока до ст. Графской (Муравьевъ-Амурскій)	377 „
Сѣверно-Уссурійская жел. дорога отъ ст. Графской (Муравьевъ-Амурскій) до Хабаровска	345 „
Итого . . .	4.010 вер.

На *первомъ участкѣ Западно-Сибирской желѣзной дороги* (743 вер.) работы были окончены, за исключеніемъ большихъ мостовъ черезъ рѣки Тоболъ (отверстіемъ 200 саж.), Ишимъ (отверстіемъ 100 саж.) и Иртышъ (отверстіемъ 300 саж.), и открыто временное движеніе поѣздовъ съ пріемомъ пассажировъ и грузовъ на протяженіи 742 верстъ, отъ ст. Челябинскъ до лѣваго берега рѣки Иртышъ (близъ г. Омска).

На *второмъ участкѣ Западно-Сибирской желѣзной дороги* (579 вер.) работы производились успѣшно и было уложено пути на протяженіи 120 вер. отъ ст. Омскъ.

На *Соединительной вѣтви между Уральскою и Сибирскою* желѣзными дорогами (234 вер.) были закончены повѣрочныя изысканія и приступлено къ производству земляныхъ работъ.

На *обоихъ участкахъ Средне-Сибирской желѣзной дороги Обь-Красноярскъ и Красноярскъ-Иркутскъ* (1.732 вер.) были сдѣланы окончательныя изысканія на всемъ протяженіи отъ Оби до Иркутска и на Томской вѣтви (90 вер.) приступлено къ работамъ и сдѣланы заказы и заготовки матеріаловъ.

Произведены *работы по улучшенію судоходства по р. Чулымъ и по р. Ангарѣ*, состоящіе въ очисткѣ Чулыма отъ карчей и Ангары отъ подводныхъ камней.

На *Южно-Уссурійской желѣзной дорогѣ* отъ Владивостока до ст. Графской (Муравьевъ-Амурскій) [377 вер.]

работы были почти окончены, за исключеніемъ постояннаго моста черезъ р. Уссури, и рельсы были уложены до 353-й версты, временное же движеніе было открыто отъ Владивостока до ст. Уссури, на протяженіи 327 верстъ съ пріемомъ пассажировъ и грузовъ.

На *Сѣверно-Уссурійской желѣзной дорогѣ отъ ст. Графской* (Муравьевъ-Амурскій) *до Хабаровска* (345 вер.) были окончены изысканія и приступлено 3 іюля 1894 г. къ работамъ и заготовкѣ матеріаловъ.

На *Забайкальской желѣзной дорогѣ* окончены изысканія на протяженіи (1.500 в.) и отправлена часть рельсъ, скрѣпленій и подвижнаго состава, а также произведены развѣдки матеріаловъ, годныхъ для приготовленія цемента.

Кромѣ того, были окончены изысканія вѣтви отъ г. Иркутска до озера Байкала по лѣвому берегу р. Ангары—80 верстъ, и изысканія для устройства пристаней на берегу озера Байкала въ станицахъ: Лиственичной, Переемной, Клюевской и Мысовой, а также изысканія Кругобайкальской желѣзной дороги, кромѣ наиболѣе трудныхъ переходовъ.

Наконецъ, было приступлено къ изысканіямъ Амурской желѣзной дороги и произведены экономическія изслѣдованія мѣстности, пересѣкаемой Пермь-Котласской жел. дорогой и окончены полевыя работы технической рекогносцировки по направленію Пермь—Вятка—Котласъ (935 вер.), въ цѣляхъ болѣе удобнаго вывоза грузовъ изъ Сибири.

Отдѣлъ IV.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области водныхъ путей сообщенія.

Протяженіе водныхъ путей.

Длина внутреннихъ водныхъ путей въ Россійской Имперіи къ 1 января 1881 года выражалась въ слѣдующихъ цифрахъ:

1) Естественные водные пути (судоходные и главнѣйшіе сплавные)	154.000 вер.
2) Судоходные каналы	699 „
3) Шлюзованныя и канализированныя рѣки	973 „
Итого . . .	155.672 вер.

Въ теченіи же царствованія Императора Александра III, т. е. въ періодъ времени съ 1881 года по 1894 годъ прибавилось:

1) По рѣкѣ Аму-Дарьи въ предѣлахъ вновь присоединенной къ Россійской Имперіи территоріи	1.000 вер.
2) Вновь сооружено и открыто судоходныхъ каналовъ (въ томъ числѣ: а) каналъ Императора Александра III (въ 1883 г.)—44 в.; б) каналъ Императрицы Маріи Ѳеодоровны (въ 1883 г.)—10 в.; в) каналъ Ново-Маріинскій (въ 1886 г.)—8 в. и г) каналъ Обь-Енисейскій (въ 1886 г.)—7 вер.) . . .	69 „

3) Шлюзовано Обь-Енисейскаго водного пути . . . . . 148 вер.

Итого . . . . 1.217 вер.

Всего же къ концу царствованія Государя Императора Александра III внутреннихъ водныхъ путей въ Имперіи состояло 156.889 верстъ.

Развитіе рѣчного флота.

Плаваніе на внутреннихъ водныхъ путяхъ Имперіи получило особенно широкое развитіе въ царствованіе Императора Александра III, что можно усмотрѣть изъ нижеслѣдующей таблицы и приложенной къ обзору діаграммы постепеннаго роста рѣчнаго флота Европейской Россіи.

Рѣчной флотъ Европейской *) Россіи въ 1881—1894 гг.

1) Паровой флотъ Европейской Россіи:

Годы.	Число плавающихъ судовъ.
1881	968
1882	1.056
1883	1.157
1884	1.246
1885	1.397
1886	1.507
1887	1.588
1888	1.678
1889	1.742
1890	1.824
1891	1.885
1892	1.924
1893	2.137
1894	2.185

*) Управленіе водными путями Азіатской Россіи установлено лишь въ послѣдніе годы.

Такимъ образомъ въ 1894 году число паровыхъ судовъ, плававшихъ по внутреннимъ воднымъ путямъ Европейской Россіи, противъ 1881 года, болѣе чѣмъ удвоилось; соотвѣтственно этому увеличились и силы и стоимость сего флота, что видно изъ нижеприведенныхъ данныхъ по переписямъ рѣчного флота Европейской Россіи, произведеннымъ въ 1884, 1890 и 1895 годахъ:

Годы:	Число плавающихъ судовъ.	Число индикаторныхъ силъ.	Первоначальная стоимость въ тыс. руб.	Число служащихъ.
1884	1.246	223.415	48.896	18.766
1890	1.824	340.580	75.577	25.814
1895	2.539	480.906	97.921	32.689

Изъ приведенной таблицы видно, что въ періодъ времени съ 1884 г. по 1895 годъ рѣчной паровой флотъ увеличился: число судовъ—на 104%, индикаторныя силы—на 115%, первоначальная стоимость—на 101% и число служащихъ—на 74%. Среднее число индикаторныхъ силъ въ одномъ паровомъ суднѣ, въ указанный періодъ времени, также увеличилось, а именно: въ 1884 г.—179, въ 1890 г.—186 и въ 1895 г.—192 силы.

2) Непаровой флотъ Европейской Россіи:

Общія данныя о непаровыхъ судахъ, по переписямъ 1884, 1890 и 1895 годовъ, представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Годы:	Число плавающихъ судовъ.	Подъемная способность, въ тыс. пуд.	Первоначальная стоимость, въ тыс. руб.	Число служащихъ.
1884	20.095	362.166	32.105	94.096
1890	20.125	401.249	38.328	90.356
1895	20.580	526.941	46.035	95.607

Съ 1884 г. по 1895 г. число непаровыхъ судовъ Европейской Россіи и численный составъ ихъ команды

почти не измѣнились, между тѣмъ какъ подъемная способность этихъ судовъ увеличилась на 46%, а первоначальная стоимость возросла на 43%.

Въ среднемъ подъемная способность одного непароваго судна составляла: въ 1884 году—18.000 пуд. въ 1890 году—20.000 пуд. и въ 1895 году—26.000 пуд., средняя же стоимость одного судна равнялась: въ 1884 г.—1.600 р., въ 1890 г.—1.900 р. и въ 1895 г.—2.200 рублей.

Такимъ образомъ, въ періодъ времени отъ 1881 по 1894 г. рѣчной паровой флотъ по числу судовъ разросся болѣе, чѣмъ вдвое, причемъ учредилось 10 пароходныхъ предпріятій на акціонерныхъ началахъ съ основнымъ капиталомъ въ сложности около 9 милліоновъ руб. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ предпринимателямъ пароходствъ предоставлялись особыя льготы. Къ таковымъ слѣдуетъ отнести пароходство на р. Ангарѣ, на содержаніе коего дана была 5-лѣтняя привиллегія (Выс. утв. 17 авг. 1885 года Полож. Ком. Министровъ) и пароходство по р. Ленѣ, предприниматель коего получаетъ субсидію отъ Правительства (Выс. утв. 28 февраля 1894 г. мнѣн. Госуд. Совѣта).

Точно также и непаровой флотъ въ зависимости отъ увеличенія размѣра судовъ по грузоподъемности и стоимости своей почти удвоился.

Размѣръ и ростъ грузоваго движенія на внутреннихъ водныхъ путяхъ.

Грузооборотъ на внутреннихъ водныхъ путяхъ увеличился на 77%. Причину столь усиленнаго роста судоходной промышленности за указанный періодъ времени слѣдуетъ искать въ общемъ экономическомъ развитіи государства и въ частности въ значительномъ расширеніи сѣти желѣзныхъ дорогъ (на 47%), массами принимающихъ грузы съ рѣкъ и доставляющихъ ихъ къ рѣчнымъ пристанямъ.

Изъ нижеприведенной таблицы, а также приложенныхъ къ обзору діаграммъ усматривается постепенный ростъ движенія на судахъ и плотахъ товаровъ и разнаго рода грузовъ по всей сѣти внутреннихъ водныхъ путей Европейской Россіи за время съ 1881 г. по 1894 годъ:

Перевезено и сдѣлано пудо-верстъ:	На судахъ.		Въ плотахъ.		Итого.	
	Количество въ милл. пудовъ.	Пробѣгъ въ милліардахъ пудо-верстъ.	Количество въ милл. пудовъ.	Пробѣгъ въ милліардахъ пудо-верстъ.	Количество въ милл. пудовъ.	Пробѣгъ въ милліардахъ пудо-верстъ.
въ 1881 г. . . .	439	355	461	238	900	593
„ 1882 „ . . .	476	371	432	228	908	599
„ 1883 „ . . .	474	367	369	189	843	556
„ 1884 „ . . .	484	373	303	159	787	532
„ 1885 „ . . .	508	379	314	163	822	542
„ 1886 „ . . .	538	403	337	174	875	577
„ 1887 „ . . .	558	419	342	175	900	594
„ 1888 „ . . .	566	446	485	248	1.051	694
„ 1889 „ . . .	600	478	545	278	1.145	756
„ 1890 „ . . .	597	470	506	258	1.103	728
„ 1891 „ . . .	602	453	434	231	1.036	684
„ 1892 „ . . .	575	446	448	229	1.023	675
„ 1893 „ . . .	708	587	474	275	1.182	862
„ 1894 „ . . .	871	376	574	316	1.445	1.052

Изъ настоящихъ данныхъ видно, что количество перевезенныхъ грузовъ по внутреннимъ воднымъ путямъ съ 1881 по 1894 годъ увеличилось въ общемъ на 61%, причемъ болѣе сильное увеличеніе замѣтно въ перевозкахъ на судахъ, а именно на 100%; количество же перевезенныхъ грузовъ въ плотахъ повысилось до 25%.— Пробѣгъ всѣхъ вообще грузовъ увеличился за тотъ же періодъ времени на 77%, въ частности же пробѣгъ грузовъ на судахъ увеличился на 107%, а въ плотахъ на 33%.

Правительство, идя на встрѣчу назрѣвшей потребности въ развитіи водныхъ перевозокъ помимо техническихъ мѣропріятій, направленныхъ къ улучшенію судоходныхъ условій рѣкъ, обратило особенное вниманіе и на мѣры, обезпечивающія свободное пользованіе рѣками и служащія къ упорядоченію этого пользованія.

Въ этомъ отношеніи существенное значеніе представляетъ предпринятый въ 1873 году въ вѣдомствѣ путей сообщенія пересмотръ узаконеній объ открытіи водныхъ путей для общаго пользованія и объ отводѣ бечевниковъ; результатомъ сего пересмотра явился законъ 13 іюня 1890 г., разъясняющій права общаго пользованія для судоходства и сплава всѣми рѣками, въ естественномъ состояніи пригодными для таковаго пользованія

Благодаря этому закону, множество рѣкъ, ранѣе недоступныхъ для пользованія, стали эксплоатироваться для нуждъ сплава и судоходства. — Широкое пользованіе рѣками вызывало нерѣдко безпорядки, недоразумѣнія и столкновенія съ прибрежными владѣльцами, что было однако устранено изданіемъ властью Министра Путей Сообщенія обязательныхъ постановленій по сплаву и судоходству какъ общихъ для всей Имперіи, такъ и частныхъ по отдѣльнымъ рѣкамъ. Къ этого же рода мѣропріятіямъ, направленнымъ къ упорядоченію судоходства, можно отнести и введенную на Приладожскихъ каналахъ, послѣ цѣлаго ряда производившихся въ силу особыхъ Высочайшихъ повелѣній *) опытовъ буксировки пароходами и туэрами, очередную конную тягу судовъ — взамѣнъ ранѣе дѣйствовавшей вольной тяги, дававшей весьма неудовлетворительные результаты. Съ введеніемъ очереднаго порядка тяги, на основаніи правилъ, утвержденныхъ Министромъ Путей Сообщенія 26 мая 1893 г., при которомъ лошади подпрягаются для тяги судовъ по заранѣе установленной очереди, устранилась конкуренція между поставщиками лошадей, колебаніе цѣнъ за тягу, чрезмѣрная работа лошадей и съ тѣмъ вмѣстѣ оказалось возможнымъ съ успѣхомъ примѣнять радикальныя мѣры противъ свирѣпствовавшей ранѣе сибирской язвы.

Такое усиленное развитіе судоходства и въ частности пароходнаго промысла естественно повлекло за собою увеличеніе спроса на береговые участки земли, необхо-

*) Всеподданнѣйшіе доклады Министра Путей Сообщенія 28 мая 1886 г. и 11 марта 1888 г.

димые для склада товаровъ и для устройства постоянныхъ пароходныхъ пристаней. Вслѣдствіе этого стало проявляться стремленіе береговыхъ владѣльцевъ, главнымъ образомъ городовъ, расположенныхъ по берегамъ рѣкъ, эксплоатировать въ свою пользу потребности пароходства въ береговыхъ участкахъ при сдачѣ таковыхъ въ аренду за возможно высокую цѣну. Въ предотвращеніе нежелательныхъ послѣдствій для пароходства отъ таковыхъ стремленій городскихъ управленій, по предложенію Министерства Путей Сообщенія, въ Городовое Положеніе 1890 г. введено постановленіе, по которому цѣны за пристани поставлены въ зависимость отъ утвержденія ихъ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ по соглашенію съ Министерствами Финансовъ и Путей Сообщенія.

Признавая громадную пользу, приносимую экономическому развитію Государства отъ удешевленія водныхъ перевозокъ, Правительство шло на встрѣчу стремленію судоходцевъ къ увеличенію осадки и размѣровъ судовъ, отпуская необходимыя средства на улучшеніе естественныхъ внутреннихъ водныхъ путей и на усовершенствованіе искусственныхъ. Но, на ряду съ этимъ, непрестанно возраставшая потребность въ новыхъ ассигнованіяхъ со стороны Государственнаго Казначейства привела къ мысли о цѣлесообразности привлеченія лицъ, непосредственно заинтересованныхъ въ таковыхъ улучшеніяхъ рѣкъ, къ участію въ расходахъ на оныя. Въ виду сего установленъ былъ 1% сборъ со стоимости перевозимыхъ грузовъ на Днѣстрѣ (Высоч. утвержд. 29 ноября 1883 г. мн. Гос. Сов.) въ возмѣщеніе расходовъ, сдѣланныхъ казною на улучшеніе этой рѣки. Затѣмъ, съ той же цѣлью учрежденъ былъ на основаніи Высочайше утвержденнаго 8 іюня 1893 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта Донской рѣчной Комитетъ, съ правомъ взиманія сбора съ перевозимыхъ грузовъ и расходованія онаго на улучшеніе ввѣреннаго сему Комитету участка рѣки.

Мѣры воспособленія судоходству.

Обстановка рѣкъ и озеръ указательными и предостерегательными знаками.

Громадныя протяженія рѣкъ Россіи и обиліе на нихъ затруднительныхъ для судоходства мѣстъ (мелей, порогов) съ одной стороны и съ другой усиленное поступленіе въ половинѣ 70-хъ годовъ на внутренніе водные пути грузовъ, побудившее судоходцевъ перевозить грузы въ возможно болѣе емкихъ судахъ, вызывали необходимость капитальнаго улучшенія рѣкъ на большихъ протяженіяхъ, а слѣдовательно и потребность громадныхъ денежныхъ затратъ. Между тѣмъ ближайшее изученіе условій судоплаванія въ связи съ судоходными условіями нашихъ рѣкъ показало, что выясненіе направленія судового фарватера, нерѣдко мѣняющаго свое направленіе даже въ теченіе одной навигаціи, и обозначеніе этого фарватера судоходными знаками, и учрежденіе сигнализаціи, если и не можетъ устранить потребности въ капитальномъ улучшеніи судоходнаго состоянія рѣкъ, то въ значительной степени облегчаетъ плаваніе, давая возможность судамъ слѣдовать по тому направленію, которое въ данное время является наиболѣе удобнымъ. При дальнихъ перевозкахъ грузовъ, и при сравнительно небольшой продолжительности навигаціоннаго періода на большинствѣ внутреннихъ водяныхъ путей Россіи, и въ видахъ конкуренціи съ желѣзными дорогами въ возможно срочной доставкѣ грузовъ, явилась потребность на внутреннихъ водяныхъ путяхъ въ ночномъ плаваніи, въ особенности для пассажирскаго и товаро-пассажирскаго пароходства. Для удовлетворенія этой нужды, представилась потребность въ обстановкѣ внутреннихъ водяныхъ путей опознательными огнями. Во второй половинѣ 70-хъ годовъ трудами Высочайше учрежденной Навигаціонно-Описной Комиссіи были установлены система обстановки указательными знаками и сигнализаціи для дневного и ночного плаванія судовъ на внутреннихъ водяныхъ путяхъ, изданы были правила для производства обстановки и установленъ надзоръ для

исправнаго содержанія и дѣйствія обстановки и сигнализаціи. Правильная и установившаяся организація обстановки рѣкъ указательными знаками совпала съ началомъ царствованія Императора Александра III, и къ концу 1894 года на водяныхъ путяхъ, завѣдываемыхъ Округами путей сообщенія въ Европейской Россіи и Томскимъ Округомъ п. с. въ Западной Сибири, обстановка фарватеровъ указательными и предостерегательными знаками производилась:

А) для меженняго плаванія на 57 водяныхъ путяхъ, при чемъ протяженіе водныхъ путей, обставленныхъ 1) для дневного и ночного плаванія составляло ок. 13.700 верстъ и 2) для дневного плаванія — ок. 6.700 верстъ;

Б) для весенняго плаванія на 24 водяныхъ путяхъ, при чемъ: 1) для дневного и ночного плаванія обставлено было ок. 6.700 верстъ и 2) для дневного плаванія — ок. 2.500 верстъ.

Такимъ образомъ протяженіе меженней обстановки составляло болѣе 20 т. верстъ, а весенней болѣе 9 тыс. верстъ.

Кромѣ того, указательными знаками и опознательными огнями обставлены были озера: Ладожское, Онежское, Ильмень и отчасти Псковское и Чудское.

Объ изслѣдованіяхъ внутреннихъ водныхъ путей сообщенія.

Вѣдѣнію Министерства Путей Сообщенія подчинены всѣ внутренніе водные пути какъ естественно-судоходные и сплавные, такъ и искусственные внутренніе водные пути сообщенія.

Вслѣдствіе громаднаго протяженія всѣхъ этихъ путей, разнообразія ихъ судоходной способности, обусловленнаго различіемъ ихъ гидрографическихъ свойствъ, по причинѣ разнообразія въ орографической конфигураціи и въ климатѣ нашего обширнаго отечества, задача вѣдомства путей сообщенія по управленію внутренними водными путями въ значительной мѣрѣ затруднялась отсутствіемъ необходимыхъ данныхъ для надлежащаго ознакомленія съ самимъ предметомъ завѣдыванія, такъ какъ изслѣдо-

ванія внутреннихъ водяныхъ путей, производившіяся до 1875 г., ограничивались весьма незначительными протяженіями и при томъ имѣли почти исключительною цѣлью устройство или улучшеніе искусственныхъ водныхъ путей, но недостаточныя данныя немногочисленныхъ изслѣдованій, имѣвшіяся въ распоряженіи вѣдомства, далеко не отвѣчали современнымъ требованіямъ, вслѣдствіе примитивности способовъ работъ и инструментовъ, употреблявшихся при производствѣ изслѣдованій.

Усиленная постройка желѣзныхъ дорогъ, хотя и отвлекла на нѣкоторое время вниманіе Правительства отъ заботъ объ улучшеніи судоходнаго состоянія внутреннихъ водяныхъ путей, въ особенности естественно судоходныхъ (рѣкъ и озеръ), но выгоды перевозки грузовъ водою, въ особенности громоздкихъ и малоцѣнныхъ, заставили коммерческихъ предпринимателей въ началѣ 70-хъ годовъ обратиться вновь къ услугамъ водныхъ путей, а Правительство обратить вниманіе на рѣки и озера нашего отечества, какъ на мощные транзитные пути для грузовъ, но, для цѣлесообразныхъ мѣропріятій по улучшенію судоходнаго состоянія внутреннихъ водныхъ путей и для упорядоченія судоходства и плотоходства на нихъ, не доставало надлежащихъ технически-навигаціонныхъ и экономическихъ о нихъ свѣдѣній и данныхъ.

Уже въ 1874 году для изслѣдованій внутреннихъ водныхъ путей, учреждены были особыя описныя партіи, дѣйствовавшія подъ ближайшимъ руководствомъ Высочайше учрежденной Навигаціонно-Описной Комиссіи, на обязанности которой, на ряду съ изслѣдованіями внутреннихъ водяныхъ путей, лежали заботы по улучшенію этихъ путей, такъ называемыми, временными мѣрами (карчеподъемными, камнеподъемными и землечерпательными работами, обстановкой фарватеровъ указательными и предостерегательными знаками и проч.), а также по организаціи судоходно-инспекторскаго надзора на внутреннихъ водяныхъ путяхъ, по установленію правилъ для плаванія по нимъ паровыхъ и непаровыхъ судовъ и плотовъ, и по разрѣшенію вопросовъ объ

устройствѣ соединительныхъ и подвозныхъ водяныхъ путей, возникавшихъ по иниціативѣ какъ разныхъ Правительственныхъ учрежденій, такъ и частныхъ предпринимателей.

Изслѣдованія внутреннихъ водныхъ путей, посредствомъ организованныхъ Высочайше учрежденной Навигаціонно-Описной Комиссіей особыхъ описныхъ партій, начаты были въ 1875 г., въ царствованіе же Императора Александра III-го на нихъ было обращено особое вниманіе. По окончаніи дѣйствій Высочайше учрежденной Навигаціонно-Описной Комиссіи въ 1884 г., руководство изслѣдованіями внутреннихъ водяныхъ путей возложено было на бывшій Департаментъ шосс. и вод. сообщ., при чемъ изслѣдованія производились какъ особо организованными описными партіями, такъ, частью, и чинами мѣстныхъ округовъ путей сообщенія.

Въ зависимости отъ степени детальности производившихся изслѣдованій таковыя могутъ быть раздѣлены на подробныя и рекогносцировочныя.

Къ началу царствованія Императора Александра III подробныя изслѣдованія производились на 21 водномъ пути, при чемъ вполнѣ закончены были на 11 рѣкахъ [1]) и 3-хъ водораздѣлахъ для устройства новыхъ или улучшенія существующихъ соединительныхъ водяныхъ путей [2]) и изслѣдовано одно озеро [3]), а на 6-ти водяныхъ путяхъ продолжались и въ послѣдующіе года. Всего къ концу 1880 г. произведено подробныхъ изслѣдованій по длинѣ путей 10.925½ вер. и по площади (озеро) 977 кв. верстъ. Къ тому же времени рекогносцировочныя изслѣдованія закончены были на 5 водяныхъ путяхъ [4]), при чемъ

[1]) На Окѣ, Чусовой, Бѣлой, Вяткѣ, Сухонѣ, Малой Сѣверной Двинѣ Вологдѣ, Вислѣ, Припяти, Донѣ (внизъ отъ Хопра), Сѣв. Донцѣ.

[2]) На Днѣпровско-Бугской системѣ, Лаче-Кубенскомъ сообщеніи и Обь-Енисейскомъ сообщеніи.

[3]) Озеро Бѣлое.

[4]) На р. Ангарѣ, Обь-Енисейскомъ сообщеніи, на водораздѣлахъ; Вятки и Сысолы и Вятки и Юга, а также на р. Холуницѣ (притокѣ Вятки).

протяженіе этихъ обрекогносцированныхъ путей составляло 3.463 версты.

Во время царствованія Императора Александра III подробныя изслѣдованія производились на 45 [1]) водяныхъ путяхъ, а рекогносцировочныя на 18 [2]), при чемъ рекогносцировочными изслѣдованіями обслѣдовано было на длинѣ путей 3267½ верстъ и на 22.881 кв. верстахъ площадей, а подробными—по длинѣ путей 10.520 верстъ и на 25.153 кв. верстахъ площадей, считая въ тѣхъ числахъ и повторныя изслѣдованія, произведенныя на нѣкоторыхъ водяныхъ путяхъ и вызванныя измѣнчивостью судоходнаго состоянія въ нѣкоторыхъ ихъ частяхъ.

---

[1]) *Въ бассейнъ Балтійскаго моря*: Волховъ, Волховецъ, Вишерскій каналъ, притоки оз. Ильменя: р. Вережа, Верготь, Глинка, Новая Ловать, Старая Ловать, Мста, Рапля, Шелонь, Полисть (притокъ Ловати), Сиверсовъ каналъ, оз. Ильмень; Зап. Двина, начаты изслѣдованія р. Нѣмана, оз. Онежское, Щара, оз. Манецъ и Плавіо, р. Сергучъ; *въ бассейнъ Бѣлаго моря*: р. Большая Сѣверная Двина; *въ бассейнъ Сѣвернаго Ледовитаго Океана*: Тура и часть Тобола; *въ бассейнъ Каспійскаго моря*: Волга, Кама, Сура, Молога, Шексна; *въ бассейнъ Чернаго моря* Южн. Бугъ, Днѣпръ, Днѣстръ, Дунай (Каспійскія гирла), частью Кубань Сожъ, начаты изслѣдованія Десны; *въ бассейнъ Азовскаго моря*: начаты изслѣдованія части Дона вверхъ отъ хут. Калача; *въ бассейнъ Аральскаго моря*: часть рѣки Аму-Дарьи; *на водораздѣлахъ*: Аральскаго и Каспійскаго морей по старымъ русламъ Аму-Дарьи, Бѣломорско-Онежское водное сообщеніе между Дономъ и Окою черезъ Иванъ-озеро и по р. Шати, Днѣпра и Западной Двины (Лучесо-Оршицкое сообщеніе) Лаче-Шекснинское сообщеніе, Маріинская система (отъ истока Свири до соединенія Бѣло-озерскаго канала съ Шексною), Тихвинская система.

[2]) *Въ бассейнъ Балтійскаго моря*: Зап. Бугъ, Наревъ, Варта, Пилица (притокъ Вислы), р. Вепржъ, р. Туровля (притокъ Запад. Двины), *въ бассейнъ Сѣвернаго Ледовитаго океана:* р. Ангара, Волосница (прит. Печоры), Печора (140 вер. внизъ отъ Волосницы), Иртышъ (отъ Семипалатинска до Черноярской пристани); *въ бассейнъ Каспійскаго моря:* Березовка (притокъ Чусовскаго озера), Вишерка (притокъ Колвы), Вогулка (притокъ Еловни), Колва (притокъ Вишеры), Кура, Пенза (прит. Суры); *въ бассейнъ Восточнаго океана:* начаты изслѣдованія Амура, на водораздѣлѣ Аральскаго и Каспійскаго морей въ разныхъ мѣстахъ.

Сверхъ того, Министерство путей сообщенія участвовало въ денежныхъ расходахъ по изслѣдованіямъ Онежскаго озера, производившихся распоряженіемъ Морского Министерства и законченныхъ полевыми работами въ 1894 г.

О гидрометрическихъ станціяхъ.

Кромѣ того, съ цѣлью изученія водоносности главнѣйшихъ водныхъ путей и зависимости ея отъ высоты стоянія уровня воды въ рѣкахъ и метеорологическихъ явленій и для выясненія движенія наносовъ, въ главнѣйшихъ пунктахъ нѣкоторыхъ изслѣдованныхъ рѣкъ учреждены были гидрометрическія станціи, на которыхъ производились гидрометрическія и метеорологическія наблюденія, обнимавшія опредѣленный циклъ явленій въ предѣлахъ отъ одного до нѣсколькихъ лѣтъ, а именно:

I. Въ бассейнѣ Бѣлаго моря.

а) На р. Большой Сѣверной Двинѣ: 1) у д. Верхней Слудки и 2) въ устьѣ р. Ваги.

б) На р. Малой Сѣв. Двинѣ: 3) у с. Есиповки, 4) на р. Сухонѣ у г. Великаго Устюга.

II. Въ бассейнѣ Балтійскаго моря.

в) На р. Запад. Двинѣ: 5) у г. Витебска и 6) у гор. Двинска.

III. Въ бассейнѣ Чернаго моря.

г) На р. Днѣпрѣ: 7) у г. Орши, 8) у г. Екатеринослава и 9) у г. Херсона.

IV. Въ бассейнѣ Каспійскаго моря.

д) На р. Волгѣ: 10) у г. Ярославля, 11) у г. Юрьевца-Поволжскаго, 12) на р. Унжѣ у устья, 13) у с. Нижніе-Работки, 14) у г. Васильсурска, 15) на р. Сурѣ у ея устья, 16) у г. Тетюшъ, 17) на р. Камѣ у ея устья, 18)

у кол. Екатериненштадтъ, 19) у пос. Дубовки, 20) въ Погромной воложкѣ, 21) у г. Самары, 22) у пос. Барановки или Петропавловки, 23) въ Бузанѣ, рукавъ Волги.

е) На р. Окѣ: 24) у с. Балушево-Починки, 25) у д. Карповки.

ж) На р. Камѣ: 26) у г. Перми и 27) у г. Чистополя.

Такимъ образомъ, гидрометрическія наблюденія производились въ 27 мѣстахъ на 10-ти рѣкахъ и 2-хъ рукавахъ р. Волги.

О водомѣрныхъ наблюденіяхъ.

Какъ для потребностей изслѣдованій внутреннихъ водяныхъ путей, такъ и для обстановки ихъ указательными и предостерегательными знаками, а также и для судоходно-административныхъ цѣлей, Высочайше учрежденною Навигаціонно-Описною Комиссіею еще въ 1876 году организовано было производство наблюденій за уровнемъ воды на рѣкахъ, озерахъ и каналахъ. Для производства этого рода наблюденій организованы были водомѣрные посты, съ производствомъ на нихъ наблюденій за уровнемъ воды, ледоходомъ, ледоставомъ, состояніемъ погоды и фактической навигаціи, при чемъ на постахъ I-го разряда наблюденія установлено производить три раза въ день, непрерывно, въ теченіе каждаго года, а на постахъ II разряда лишь утреннія наблюденія одинъ разъ въ день, въ теченіе времени отъ конца ледостава весною до начала ледостава съ наступленіемъ зимы каждаго года.

На внутреннихъ водяныхъ путяхъ Европейской Россіи до 1881 г. дѣйствовало водомѣрныхъ постовъ: I разряда —107, II разряда—234, а всего—341. За время съ 1881 г. по 1894 г. включ. число ихъ возросло, при чемъ число наблюденій въ теченіе круглаго года возросло на счетъ числа наблюденій, производимыхъ, собственно, въ навигаціонное время, а слѣдовательно полнота наблюденій увеличилась. Въ 1894 г. дѣйствовало водомѣрныхъ постовъ: I-го разряда—208, II-го разряда—228, а всего—436, при чемъ, кромѣ водяныхъ путей Европейской Россіи,

водомѣрные посты дѣйствовали и на многихъ рѣкахъ Сибири, а именно: на Иртышѣ, Тоболѣ, Турѣ, на многихъ притокахъ р. Туры (16 водомѣрно-метеорологическихъ постовъ), на Биѣ (притокѣ Оби), на Оби, Томи (притокѣ Оби), Чулымѣ, впадающей въ Обь, и на рѣкѣ Ангарѣ, притокѣ Енисея.

Пользуясь данными наблюденій водомѣрныхъ постовъ, сначала бывш. Высочайше учрежденной Навигаціонно-Описной Комиссіей, а затѣмъ Техническимъ Отдѣломъ бывшаго Департамента шосс. и вод. сообщ., съ 1881 г. составлялись ежегодно данныя „о вскрытіи, замерзаніи и продолжительности навигаціи на рѣкахъ, озерахъ и каналахъ Европейской Россіи и Сибири", которыя печатались ежегодно въ Статистическомъ Сборникѣ Министерства Путей Сообщенія.

Кромѣ того, наблюденія за уровнемъ воды служили для составленія отчетныхъ данныхъ о судоходномъ состояніи водяныхъ путей, а въ навигаціонное время для извѣщенія учрежденій и лицъ, заинтересованныхъ въ судоходствѣ, о навигаціонныхъ условіяхъ водныхъ путей въ данное время, а также, въ интересахъ предупрежденій наводненій (какъ, напр., на Вислѣ и на Днѣстрѣ), для извѣщеній о значительныхъ прибыляхъ воды.

Метеорологическія станціи.

Съ цѣлью выясненія вліянія метеорологическихъ условій на мѣропріятія по воспособленію судоходству, а также для предостереженій судоходцевъ о наступленіи бурь на Ладожскомъ озерѣ, бывшею Высочайше учрежденною Навигаціонно-Описною Комиссіею, за неимѣніемъ въ потребныхъ пунктахъ метеорологическихъ станцій, организованныхъ другими учрежденіями, до 1880 г. включительно открыто было 4 метеорологическія станціи.

Развитіе мѣропріятій по воспособленію судоходству вызвало потребность въ дальнѣйшемъ расширеніи метеорологическихъ наблюденій, производимыхъ вѣдомствомъ путей сообщенія, и къ концу 1894 г. на путяхъ Европейской Россіи дѣйствовало до 14 метеорологическихъ станцій разныхъ классовъ и разрядовъ, а въ Западной

Сибири, на притокахъ въ верховьѣ р. Туры, у водоудержательныхъ заводскихъ плотинъ учреждено было 16 водомѣрно-метеорологическихъ станцій, съ цѣлью выясненія вопроса о содѣйствіи судоходству на р. Турѣ, помощью попусковъ воды изъ запрудъ во время мелководья на перекатахъ р. Туры, находящихся ниже г. Тюмени.

Главнѣйшія работы по коренному улучшенію водныхъ путей.

1) Выправительныя работы на естественныхъ водныхъ путяхъ.

Гидротехническія работы на р. Волгѣ.

Въ 1881 году приступлено къ существенному улучшенію пристаней у Нижняго-Новгорода, а именно, къ укрѣпленію такъ называемаго Сибирскаго берега (пристани) и къ устройству рѣчного порта. Берегоукрѣпительныя, а затѣмъ (съ 1890 года) выправительныя работы на рѣкѣ Волгѣ у Нижняго-Новгорода производились почти непрерывно въ продолженіе всего царствованія Императора Александра III. Въ 1884 году отпущена была сумма — 100.000 руб. спеціально на устройство гавани у Нижняго-Новгорода (Сормовскій затонъ), а затѣмъ, съ 1887 года, на этотъ же предметъ и на выправленіе прохода для судовъ къ Сибирскимъ пристанямъ ежегодно отпускались болѣе или менѣе крупныя суммы. По Высочайше утвержденному 14 іюня 1890 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта, въ счетъ исчисленной по смѣтѣ въ 1.700.000 р. суммы на выправленіе рѣки Волги у Сибирской пристани отпущено было съ 1891 по 1895 г. 1.342.000 руб. Работы эти имѣли цѣлью поддержать въ глубокомъ состояніи судоходное русло р. Волги у Сибирской пристани помощью особыхъ сооруженій, такъ называемыхъ выправительныхъ, а именно: дамбъ, полузапрудъ.

Къ концу царствованія Императора Александра III затрудненія для судоходцевъ по р. Волгѣ у Нижняго-Новгорода были почти совершенно устранены.

Слѣдуя хронологическому порядку, вторымъ затруднительнымъ для судоходства мѣстомъ рѣки Волги, на которое обращено было вниманіе,—были Ширмокшанскіе перекаты, находящіеся на р. Волгѣ, верстахъ въ 70 выше Нижняго-Новгорода. На нихъ съ 1886 года, въ продолженіе 6-ти лѣтъ, производились выправительныя работы съ цѣлью создать, помощью особыхъ сооруженій, глубокій ходъ для судовъ.

Работами этими, обошедшимися около 700.000 р., достигнуто значительное улучшеніе всего 3½ верстнаго Ширмокшанскаго рукава.

Въ 1889 году приступлено было къ выправленію и упорядоченію транзитнаго русла р. Волги у г. Саратова, гдѣ на широкой поймѣ образовались у городского праваго берега большія песчаныя отложенія, а въ судоходномъ руслѣ (транзитномъ фарватерѣ), перемѣстившемся къ лѣвому берегу поймы, появились трудные перекаты. Выправительныя работы у Саратова въ 1895 году были въ началѣ развитія.

Къ 1892 году относится начало работъ по выправленію перекатовъ, находившихся на 12-ти верстномъ участкѣ рѣки Волги (начинающемся въ 4-хъ верстахъ ниже Нижняго-Новгорода), называемыхъ Телячьимъ Бродомъ. Для устраненія неудобствъ, которыя испытывали судоходцы на этомъ участкѣ, проектирована была къ постройкѣ система выправительныхъ сооруженій (дамбъ, полузапрудъ), оцѣненная по смѣтѣ въ 2.800.000 руб. Работы эти производились на основаніи Высочайше утвержденнаго 4 іюня 1892 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта. Въ счетъ исчисленной суммы по 1895 годъ отпущено было 800.000 руб.

Въ 1894 г. рѣшено было произвести выправительныя работы для улучшенія судоходныхъ условій на Климовскомъ перекатѣ р. Волги, на что было отпущено 150.000 руб.

Изъ берегоукрѣпительныхъ работъ на р. Волгѣ слѣдуетъ отмѣтить болѣе крупныя у рѣки Линды (близъ Нижняго-Новгорода) и у Василевскаго затона; на работы эти отпущено было съ 1890 по 1895 годъ 484.000 рублей.

Кромѣ поименованныхъ значительныхъ гидротехническихъ работъ, производившихся въ указанныхъ мѣстахъ р. Волги, въ царствованіе Императора Александра III произведено было множество, сравнительно мелкихъ, но имѣющихъ общій характеръ улучшеній водяныхъ путей и вообще обращено было заботливое вниманіе на нужды судоходства. На основаніи Высочайше утвержденнаго 20 іюня 1886 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта, съ 1887 года отпускалось ежегодно по 300.000 руб. на производство дноуглубительныхъ работъ на р. Волгѣ, для временнаго воспособленія судоходству въ трудныхъ мѣстахъ. Въ 1893 и 1894 гг. отпущено было 572.000 р. на заказъ 4-хъ сильныхъ землечерпательницъ для р. Волги; затѣмъ отпускались средства на систематическое изслѣдованіе рѣкъ Казанскаго Округа, на заготовку шаландъ и пароходовъ для землечерпательницъ и проч.

Въ царствованіе Государя Императора Александра III впервые обращено было вниманіе и на менѣе значительныя рѣки, принадлежащія къ бассейну р. Волги. Такъ, отпускались средства на улучшеніе судоходныхъ условій рѣкъ: Камы, Чусовой, Суры и друг.

Выправительныя работы на р. Вислѣ.

На основаніи Высочайше утвержденнаго мнѣнія Государственнаго Совѣта, послѣдовавшаго въ 9 день апрѣля 1885 года, приступлено было къ выправительнымъ работамъ на р. Вислѣ у г. Варшавы на протяженіи отъ р. Виляновки до Александровскаго въ г. Варшавѣ моста.

Работы эти были предприняты съ цѣлью обезпеченія правильнаго водоснабженія города Варшавы. Стоимость проекта была исчислена въ суммѣ 1.433.000 руб.; часть этой суммы была покрыта изъ спеціальныхъ средствъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, остальная же сумма—изъ средствъ Министерства Путей Сообщенія.

Произведенными работами съ 1885 года по 1894 годъ на рѣкѣ Вислѣ у города Варшавы достигнута достаточная глубина въ руслѣ рѣки въ мѣстѣ расположенія водо-

пріемной трубы (сосуна) новаго городского водопровода, но результатъ этотъ нельзя было считать обезпеченнымъ, такъ какъ оставшіеся въ незакрѣпленномъ руслѣ пески могли причинить значительныя засоренія, а потому явилась необходимость въ новыхъ работахъ, общею стоимостью въ 439.139 руб.

Выправленіе рѣки Днѣпра.

Во избѣжаніе обмелѣнія рѣки Днѣпра у города Кіева отъ перемѣщенія главнаго русла въ рукавъ Черторой, еще въ 50-хъ годахъ была устроена Черторойская запруда, выдержавшая въ теченіе болѣе 20-ти лѣтъ напоръ теченія и ледохода.

Въ началѣ 80-хъ годовъ запруда эта была внезапно прорвана громаднымъ паводкомъ и необходимо было принять немедленно энергичныя мѣры для устраненія возобновленія опасности устремленія водъ Днѣпра въ Черторойскій рукавъ. Съ этой цѣлью въ 1883 году приступлено было къ постепенному систематическому улучшенію рѣки Днѣпра, примѣняясь къ составленному для этой цѣли проекту стоимостью въ 1.350.000 руб.

Работы эти были закончены въ 1892 году.

Судоходный фарватеръ Днѣпра у города Кременчуга направлялся прежде по правому руслу подъ лѣвымъ городскимъ берегомъ, давая судамъ удобный ходъ къ существующему затону и городскимъ пристанямъ. Съ 1884 года непосредственно выше города фарватеръ сталъ отклоняться вправо и перешелъ изъ главнаго русла въ боковой протокъ, при чемъ какъ городскія пристани, такъ и затонъ отдѣлились отъ рѣки мелями, совершенно преграждающими ходъ въ межень.

Для возстановленія удобнаго судового хода къ пристанямъ города Кременчуга, приказано было, Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта отъ 27 апрѣля 1888 года, немедленно приступить къ работамъ. Проектъ былъ исчисленъ въ суммѣ 151.000 руб. и работы окончены въ 1892 году.

Постепенное обмелѣніе Екатеринославской пристани на рѣкѣ Днѣпрѣ и подхода къ ней, равно какъ отсут-

*

ствіе удобнаго затона для зимовки судовъ, ставили судоходнопромышленную дѣятельность Екатеринослава въ весьма невыгодныя условія, между тѣмъ какъ этотъ пунктъ представляетъ главнѣйшій центръ торгово-промышленной дѣятельности средне-Днѣпровскаго края и, какъ мѣсто пересѣченія рѣки Днѣпра съ Екатерининскою желѣзною дорогою, составляетъ узловой пунктъ водяныхъ и желѣзнодорожныхъ путей сообщенія.

Въ виду сего было произведено выправленіе рѣки Днѣпра въ этомъ мѣстѣ, стоимостью 509.805 руб.

Работы закончены въ 1894 году и цѣль исполненныхъ работъ вполнѣ достигнута.

Улучшеніе перекатовъ на рѣкѣ Днѣстрѣ.

Въ 1884 году приступлено было къ улучшенію средней части рѣки Днѣстра между Могилевомъ и Выхватинцами, при чемъ на возмѣщеніе расходовъ по этимъ работамъ установленъ былъ особый сборъ съ судоходства по рѣкѣ Днѣстру, въ размѣрѣ 1% стоимости грузовъ, сверхъ $^1/_4$% сбора, взимавшагося на всѣхъ рѣкахъ Имперіи. Работы эти производились до 1893 года включительно и обошлись въ 1.061.000 руб. Судоходнаго же сбора поступило въ казну около 500.000 руб.

Произведенными работами улучшены 10 перекатовъ, устроено три затона для зимовки судовъ и рѣка очищена отъ карчей и камней на всемъ протяженіи.

Всѣ произведенныя работы въ значительной степени способствовали какъ развитію судоходства по Днѣстру, такъ и его видоизмѣненію, вызвавъ, взамѣнъ сплава грузовъ на первобытныхъ галерахъ, появленіе судовъ болѣе прочной конструкціи съ большею грузоподъемною силою. Вмѣстѣ съ тѣмъ улучшеніе средней части рѣки Днѣстра отразилось на удешевленіи фрахта и вызвало появленіе грузовъ въ нижней части рѣки, служившей прежде лишь транзитнымъ путемъ для грузовъ вышележащихъ частей.

Кромѣ приведенныхъ крупныхъ выправительныхъ работъ на естественно судоходныхъ рѣкахъ Имперіи за разсматриваемое время предприняты были такія же ра-

боты на рѣкахъ: Нѣманѣ, Припяти, Деснѣ, Дону и др., съ цѣлью устраненія главныхъ затрудненій судоходству и сплаву.

Сооруженіе Обь-Енисейскаго воднаго пути.

На основаніи Высочайше утвержденнаго 27 іюля 1882 года мнѣнія Государственнаго Совѣта приступлено въ 1883 году къ сооруженію Обь-Енисейскаго воднаго пути,—перваго искусственнаго пути въ Азіатской Россіи. Посредствомъ канала, длиною 7 верстъ 46 саж., и шлюзованія выпрямленныхъ притоковъ рѣкъ Оби и Енисея (9 шлюзами съ плотинами) созданъ непрерывный судоходный путь, протяженіемъ около 6.000 верстъ, отъ подножія Урала до границы Китая. Работы, законченныя въ 1893 году, обошлись до 2.700.000 руб.

Въ связи съ устройствомъ Обь-Енисейскаго воднаго пути обращено было въ 1886 г. вниманіе на р. Ангару и затруднительныя для судоходства Падунскіе пороги, на изслѣдованіе и улучшеніе которыхъ отпущено было въ 1886 и 1887 гг. 43.000 руб.

Затѣмъ съ 1887 г. на улучшеніе судоходныхъ условій на другихъ, менѣе значительныхъ рѣкахъ, входящихъ въ бассейнъ рр. Оби и Енисея, напр. Турѣ, Тоболѣ, отпускались небольшія денежныя средства.

Наконецъ, въ отношеніи водяныхъ путей въ Азіи, слѣдуетъ отмѣтить Высочайше утвержденное 15 марта 1883 года мнѣніе Государственнаго Совѣта о снаряженіи экспедиціи для изслѣдованія рѣки Аму-Дарьи и водяного пути между Аральскимъ и Каспійскимъ морями. Работы экспедиціи продолжались въ 1883 и въ 1884 годахъ.

2. Работы на искусственныхъ внутреннихъ водныхъ путяхъ.

Въ первой половинѣ нынѣшняго столѣтія постепенно окончены были искусственныя водныя системы, соединяющія между собою бассейны почти всѣхъ главнѣйшихъ рѣкъ Европейской Россіи.

Быстрое развитіе промышленности въ скоромъ времени обнаружило недостаточную пропускную способность

этихъ системъ, въ томъ числѣ и главнѣйшей изъ нихъ, по экономическому значенію своему, Маріинской водной системы и потому предпринятъ былъ рядъ работъ по усовершенствованію этой системы.

Сооруженіе и открытіе каналовъ Императора Александра III и Императрицы Маріи Ѳеодоровны.

За устройствомъ въ 1861—1866 гг. канала Императора Александра II, приступлено было къ устройству рядомъ со старыми, значительно къ тому времени уже обмелѣвшими, Свирскимъ и Сяськимъ каналами, двухъ новыхъ каналовъ, которые и были сооружены въ періодъ времени съ 1878—1883 гг.

Открытіе этихъ каналовъ состоялось 16 іюня 1883 г. и наименованы они каналами Императора Александра III и Императрицы Маріи Ѳеодоровны.

Стоимость сооруженія этихъ каналовъ выразилась цифрой 5.957.499 руб.

Сооруженіе и открытіе Ново-Маріинскаго канала.

Въ періодъ времени съ 1882 по 1886 годъ, въ цѣляхъ улучшенія водораздѣльной части системы, въ обходъ входившихъ въ составъ системы Матко-Озеро и взамѣнъ прежняго шлюзованнаго Маріинскаго канала, проведенъ новый каналъ, при чемъ упразднено было 9 шлюзовъ и раздѣльный бьефъ пониженъ на 4,77 саж.

Новый каналъ открытъ былъ 7 іюля 1886 г. и наименованъ Ново-Маріинскимъ.

Одновременно съ постройкой этого канала приступлено было къ улучшенію примыкающихъ къ нему свободныхъ частей рр. Вытегры и Ковжи.

Стоимость устройства Ново-Маріинскаго канала и улучшенія рр. Вытегры и Ковжи выразилась цифрой 2.675.832 руб.

Работы по улучшенію Маріинской системы.

Въ то же время производились работы по улучшенію отдѣльныхъ, представлявшихъ затрудненія для судоходства, мѣстъ на входящихъ въ составъ системы нешлюзованныхъ рр. Свири и Шексны.

Какъ общій результатъ всѣхъ произведенныхъ улучшеній частей системы, въ связи съ замѣною на рр. Свири

и Шекснѣ конной тяги паровою, продолжительность слѣдованія судовъ отъ Рыбинска до Петербурга, составлявшая въ 50-хъ годахъ отъ 60 до 120 дней, сократилась въ среднемъ до 50 сутокъ.

Тѣмъ не менѣе, постоянно возрастающее количество грузовъ требовало еще дальнѣйшаго улучшенія системы для увеличенія ея пропускной способности и посему въ концѣ 1890 года приступлено было къ коренному переустройству всей Маріинской системы, задачей котораго поставлена была грузопропускная способность системы до 120 милліоновъ пудовъ, вмѣсто прежнихъ 60 милл. пудовъ.

Для удовлетворенія этой цѣли система должна была быть приспособлена для пропуска судовъ, длиною 30 саж., шир. 4½ саж., съ осадкою 10 четв. арш. и подъемною силою 40.000 пудовъ, взамѣнъ прежнихъ съ подъемною силою до 22.000 пуд.

Для сего предприняты были слѣдующія работы:

1) въ шлюзованныхъ частяхъ системы:

а) перестройка всѣхъ шлюзовъ, съ замѣной двукамерныхъ однокамерными, по новому типу, длиною 35 саж. и шир. 5 саж.;

б) уширеніе судового хода въ бассейнахъ между шлюзами до 12 саж. по дну и углубленіе до 1 саж. съ устройствомъ въ слишкомъ извилистыхъ частяхъ прокоповъ;

2) въ нешлюзованныхъ частяхъ:

а) каналахъ—углубленіе и уширеніе ихъ;

б) свободныхъ рѣкахъ—улучшеніе затруднительныхъ для судоходства мѣстъ расчистками судового хода и выправительными работами,

и в) шлюзованіе верхней части р. Шексны и улучшеніе нижней ея части посредствомъ углубленія мелей, устройства въ крутыхъ извилинахъ прокоповъ и расчистки грядъ и мелкихъ пороговъ, съ улучшеніемъ бечевниковъ.

Для шлюзованія верхней части р. Шексны предпринято было: устройство въ истокѣ рѣки разборчатой плотины системы Поаре для образованія изъ Бѣлаго озера

резервуара запасныхъ водъ для равномѣрнаго питанія рѣки во время мелководья и устройство въ трехъ наиболѣе значительныхъ порогахъ (Иваноборскихъ, Ниловицкихъ и Колѣнораменскихъ) трехъ каменныхъ плотинъ съ желѣзными фермами системы Поаре съ тремя при нихъ каменными шлюзами; эти плотины и шлюзы, по размѣрамъ своимъ, превосходятъ всѣ существовавшіе до тѣхъ поръ въ Россіи, а именно: длина разборчатой части плотины, достигаетъ 42 саж., въ шлюзѣ же, длиною 150 саж., помѣщается цѣлый буксирный возъ, состоящій изъ буксира и 4 судовъ длиною по 30 саж.

Общая стоимость этихъ работъ составила 12.565.000 р.

Что же касается остальныхъ искусственныхъ водныхъ системъ, то съ появленіемъ въ 1850 годахъ новаго сильнаго средства для передвиженія грузовъ, а именно паровыхъ желѣзныхъ дорогъ, эти пути сообщенія были оставлены долгое время безъ вниманія и лишь въ восьмидесятыхъ годахъ былъ произведенъ ихъ осмотръ, выяснившій крайнюю ветхость всѣхъ сооруженій и порчу самого пути, вслѣдствіе чего и было приступлено къ постепенной перестройкѣ сооруженій по прежнимъ типамъ и приведенію пути къ первоначальному виду.

Засимъ, одновременно съ рѣшеніемъ въ 1890 году вопроса о коренномъ переустройствѣ Маріинской системы, признано было необходимымъ изслѣдовать всѣ искусственныя водныя системы для рѣшенія вопроса о дальнѣйшемъ ихъ назначеніи.

Задача эта была возложена на особую комиссію, которою и были изслѣдованы въ 1890—1892 гг. системы Вышневолоцкая, Березинская, Огинская и Днѣпровско-Бугская.

Отчеты объ этихъ изслѣдованіяхъ разсмотрѣны были въ особой комиссіи и намѣченъ рядъ мѣръ къ дальнѣйшему ихъ улучшенію.

Размѣры кредитовъ, израсходованныхъ съ 1881 по 1894 г. на надобности водныхъ путей.

Изъ нижеприведенной таблицы видны ежегодныя ассигнованія въ періодъ времени съ 1881 по 1894 годъ изъ Государственнаго Казначейства на капитальный и обыкновенный ремонтъ и на новыя работы по внутреннимъ водянымъ путямъ Имперіи.

Г О Д Ъ.	Новыя работы.	Капитальный и обыкновенный ремонтъ.
	рубли.	рубли.
1881	2.000.000	1.635.438
1882	967.066	2.746.337
1883	1.701.888	2.453.826
1884	2.145.140	3.257.389
1885	1.653.403	3.065.644
1886	1.696.434	3 090.517
1887	1.325.800	3.200.000
1888	1.030.000	3.250.000
1889	2.185.409	3 210.827
1890	4.069.925	3.700.000
1891	4.592.588	3.870.000
1892	2.979.800	3.500.000
1893	3.927.620	3.300.000
1894	3.850.309	4.250.000
	34.125.382	44.529.978
	78.655.360	

Съѣзды дѣятелей по водянымъ путямъ.

Заботы Правительства о судоходныхъ путяхъ за разсматриваемое время выразились также учрежденіемъ ежегодныхъ съѣздовъ дѣятелей по водянымъ путямъ. Хотя судоходные съѣзды устраивались и ранѣе въ разныхъ мѣстахъ для выясненія нуждъ судоходства и ближайшихъ мѣропріятій, по облегченію его, но иногда они носили мѣстный характеръ и лишены были постоянной организаціи.

Въ 1891 году созванъ былъ при Министерствѣ Путей Сообщенія первый общій съѣздъ. Какъ на этомъ съѣздѣ, такъ и на слѣдующемъ за нимъ программа предложенныхъ обсужденію вопросовъ носила спеціальный характеръ, не выходя изъ рамокъ техники.

На этихъ первыхъ двухъ съѣздахъ выяснилось, однако, что съѣзды могли бы оказать болѣе существенную пользу, если бы программа ихъ не ограничивалась одною лишь техническою стороною, какъ это было установлено первоначально, а обнимала бы также вопросы административнаго, экономическаго и хозяйственнаго характера, и если бы привлечены были къ участію въ съѣздахъ всѣ тѣ лица, которыя не только спеціальною научною подготовкою, но и практическимъ своимъ опытомъ могли бы оказать существенную пользу.

Вмѣстѣ съ тѣмъ явилась также необходимость въ спеціальномъ учрежденіи, которое руководило бы занятіями съѣзда и издавало бы его труды. Поэтому, на основаніи выработаннаго на второмъ съѣздѣ проекта положенія о съѣздахъ русскихъ дѣятелей по водянымъ путямъ, испрошено было Высочайшее Его Императорскаго Величества Государя Императора Александра III соизволеніе на учрежденіе при Министерствѣ Путей Сообщенія Комитета для завѣдыванія дѣлами ежегодно созываемыхъ съѣздовъ.

Согласно положенію на съѣздъ русскихъ дѣятелей по водянымъ путямъ возложено: 1) выясненіе настоящаго положенія водяныхъ сообщеній и составленіе предполо-

женій о мѣрахъ къ ихъ улучшенію и 2) разсмотрѣніе вопросовъ административнаго, экономическаго и хозяйственнаго характера, до водяныхъ путей относящихся. Съѣзды созываются ежегодно между 15 и 25 января и къ участію въ занятіяхъ могутъ быть допускаемы: а) всѣ чины вѣдомства путей сообщенія, къ обязанности коихъ относится устройство водяныхъ сообщеній и портовыхъ сооруженій, завѣдываніе сими путями и сооруженіями или преподаваніе соотвѣтствующихъ предметовъ въ учебныхъ заведеніяхъ и б) постороннія для названнаго вѣдомства лица, допускаемыя или привлекаемыя съ особаго разрѣшенія Министра Путей Сообщенія.

Комитетъ съѣздовъ состоитъ изъ предсѣдателя по назначенію Министра Путей Сообщенія и изъ пяти членовъ съѣзда, изъ которыхъ одинъ исполняетъ обязанности дѣлопроизводителя Комитета.

Расходъ на содержаніе Комитета, изданіе трудовъ съѣзда и другія потребности составляетъ 8.000 р. въ годъ.

Въ январѣ 1894 г. былъ созванъ, согласно положенію, первый съѣздъ русскихъ дѣятелей по водянымъ путямъ, въ которомъ принимали участіе не только инженеры-гидротехники, но и промышленники и судовладѣльцы, замѣчанія которыхъ приносили существенную пользу дѣлу, особенно при обсужденіи вопросовъ, касающихся мѣропріятій къ улучшенію судоходства на нашихъ рѣкахъ.

На этомъ съѣздѣ основательно обсуждены доклады, изъ которыхъ многіе представляли не только сообщенія о произведенныхъ наблюденіяхъ, но нерѣдко и вполнѣ оконченныя изслѣдованія чисто научнаго характера; особенно же внимательно были разработаны и обсуждены вопросы: по улучшенію порожистой части р. Днѣпра, по изысканію наиболѣе цѣлесообразныхъ способовъ землечерпанія на рѣкахъ и по усовершенствованію портовыхъ сооруженій, а также составленъ проектъ правилъ пользованія и плаванія по водянымъ путямъ и разработаны уставы для рѣчныхъ Комитетовъ, предположенныхъ къ учрежденію на р.р. Бугѣ, Днѣстрѣ и нижней части р. Днѣпра.

*

О столь успѣшномъ осуществленіи первымъ съѣздомъ русскихъ дѣятелей по водянымъ путямъ возложенныхъ на него задачъ Министромъ Путей Сообщенія было всеподданнѣйше доведено до Высочайшаго Его Императорскаго Величества въ Бозѣ почивающаго Императора Александра III свѣдѣнія.

Отдѣлъ V.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области шоссейнаго дѣла.

Къ началу 1881 года въ непосредственномъ завѣдываніи Министерства Путей Сообщенія состояло 9.494 вер. шоссе и мощеныхъ дорогъ и 2.891 верста грунтовыхъ, а всего 12.385 верстъ. Кромѣ того въ нѣкоторыхъ центральныхъ губерніяхъ участки казенныхъ шоссе, общимъ протяженіемъ въ 1.172 версты, находились во временномъ завѣдываніи земствъ, на основаніи особо заключенныхъ на сей предметъ договоровъ. Такимъ образомъ общее протяженіе шоссейныхъ и грунтовыхъ путей, подчиненныхъ надзору вѣдомства, составляло 13.557 верстъ.

Постройка новыхъ шоссе непосредственно вѣдомствомъ путей сообщенія.

За время царствованія въ Бозѣ почивающаго Императора Александра III-го постройка новыхъ шоссе и переустройство нѣкоторыхъ грунтовыхъ дорогъ въ шоссейные пути главнымъ образомъ производилась въ предѣлахъ Привислинья, Сѣверо- и Юго-Западнаго края и Кавказа, гдѣ, вслѣдъ за переходомъ управленія путями сообщенія въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія, часть дорогъ была передана въ вѣдѣніе мѣстной администраціи, а сѣть наиболѣе важныхъ дорогъ поступила въ завѣдываніе Кавказскаго Округа путей сообщенія, при чемъ, въ развитіе этой сѣти, постепенно строились заново или разрабатывались уже существующіе участки дорогъ въ видахъ соединенія главнѣйшихъ пунктовъ края удобными путями сообщенія.

Всего за указанный періодъ времени непосредственнымъ распоряженіемъ вѣдомства были построены нижеслѣдующія шоссейныя дороги:

1. Подъѣздный, мощеный камнемъ, путь отъ г. Балты до одноименной станціи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, длиною	6,80	верстъ.
2. Подъѣздное шоссе отъ м. Тиврова до станціи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ Гнивани, длиною	16,61	„
3. Береговое шоссе отъ г. Алушты до м. Судака въ Крыму, длиною	87,56	„
4. Участокъ Акстафа-Делижанскаго шоссе, отъ станціи Закавказской желѣзной дороги Акстафы до с. Казаха, длиною	8,97	„
5. Участокъ Военно-Грузинской дороги, отъ с. Ачхоты до почтовой станціи Казбека, длиною	5,29	„
6. Подъѣздный путь отъ Подгороднянскаго шоссе къ желѣзному мосту черезъ р. Днѣпръ у г. Екатеринослава, длиною	2,40	„
7. Шоссе отъ г. Гатчины до почтовой станціи Кипени, длиною	18,39	„
8. Участокъ Симферополь-Ѳеодосійскаго шоссе, отъ д. Карагозъ до г. Ѳеодосіи, длиною	16,44	„
9. Участокъ Шуринско-Гунибскаго шоссе, у г. Темиръ-Ханъ-Шуры, длиною	6,00	„
10. Участокъ Тифлисо-Телавскаго шоссе, отъ ст. Вазіани до ст. Уджармо, длиною	15,50	„
11. Шоссе отъ г. Дубна до г. Ровна, длиною	39,70	„
12. Шоссе отъ г. Кобрина до г. Влодавы, длиною	97,92	„
13. Шоссе отъ г. Дубна до с. Каменицы, длиною	11,58	„

14. Шоссе отъ вершины горнаго хребта Яйлы до г. Бахчисарая, длиною . . . . 47,40 верстъ.

15. Участокъ Ахалцыхо-Ардаганскаго шоссе, отъ границы Карсской области до с. Гюляберта, длиною . . . . . 53,36 „

16. Шоссе отъ г. Дрогичина до с. Высоколитовска, длиною . . . . . 51,35 „

17. Шоссе отъ г. Проскурова, черезъ м. Ярмолинцы и г. Каменецъ-Подольскъ, до Исаковецкой таможни на австрійской границѣ, длиною . . . . . 113,37 „

18. Участокъ Кагызмано-Игдырскаго шоссе, отъ г. Кагызмана до с. Кульпъ, длиною . . . . . 54,70 „

19. Подъѣздные пути къ желѣзному мосту черезъ р. Кодоръ, у с. Дранды, на Кавказѣ, длиною . . . . . 4,15 „

20. Шоссе отъ Карса, черезъ с. Саракамышъ, до с. Караургана и с. Каракурта, длиною . . . . . 115,78 „

21. Участки Батумо-Ахалцыхскаго шоссе, отъ г. Батума до р. Аджарисъ-Цхали и отъ с. Зарзмы до с. Бенаръ, длиною . . . . . 32,35 „

22. Участки Черноморской береговой дороги, отъ Ново-Аѳонскаго монастыря до Сухума, отъ р. Шахе до р. Сочи, отъ п. Сочи до границы Черноморской губ. и отъ Новороссійска до Михайловскаго пер., длиною . . . . . 172,20 „

23. Участокъ Майкопо-Туапсинскаго шоссе, отъ г. Майкопа до п. Елизаветпольскаго, длиною . . . . . 75,31 „

Всего—23 линіи шоссе, общею длиною . 1.053,13 верстъ.

Сверхъ того, за тотъ же періодъ времени распоряженіемъ вѣдомства путей сообщенія построены нѣкоторые

большіе желѣзные мосты, на каменныхъ опорахъ, для обыкновенной ѣзды, а именно:

1. Мостъ черезъ р. Юру, въ м. Таурогенѣ, въ одинъ пролетъ, отверстіемъ 35 саженъ.

2. Мостъ черезъ р. Западную Двину, въ г. Витебскѣ, въ 4 пролета, общимъ отверстіемъ 89,7 саженъ.

3. Мостъ черезъ р. Аварское Койсу, на Аваро-Андійскомъ шоссе, въ 2 пролета, длиною 29 саженъ.

4. Мостъ черезъ р. Кодоръ, у с. Дранды, на Сухумо-Зугдидской дорогѣ, въ 3 пролета, длиною 65 саженъ.

5. Мостъ черезъ р. Мшагу, у с. Медвѣдя, на Новгородско-Псковскомъ шоссе, въ 1 пролетъ, отверстіемъ 22 сажени.

6. Мостъ черезъ р. Днѣпръ, въ г. Смоленскѣ, въ 3 пролета, общимъ отверстіемъ 70 саженъ.

Постройка стратегическихъ шоссе.

Высочайшими повелѣніями отъ 17-го марта 1884 года и 12-го мая 1888 года было указано устроить въ западномъ краѣ рядъ шоссе, намѣченныхъ Особымъ Совѣщаніемъ и имѣющихъ важное стратегическое значеніе. Постройка этихъ шоссе была начата въ 1885 году распоряженіемъ вѣдомства путей сообщенія. Въ трехлѣтіе съ 1886 по 1888 годъ этимъ вѣдомствомъ построено четыре линіи стратегическихъ шоссе изъ числа намѣченныхъ Особымъ Совѣщаніемъ, а именно поименованныя выше шоссе отъ Дубна до Ровна, Кобрина до Влодавы, отъ Дубна до Каменицы и Дрогичина до Высоколитовска, общимъ протяженіемъ 200,55 верстъ.

Затѣмъ, съ цѣлью привлеченія къ работамъ войскъ и устраненія сложной переписки между вѣдомствами путей сообщенія и военнымъ по поводу детальнаго направленія стратегическихъ шоссе, послѣдовало 27-го января 1889 года Высочайшее соизволеніе на передачу дальнѣйшей постройки сказанныхъ шоссе въ вѣдѣніе военнаго вѣдомства, въ распоряженіе Высочайше учрежденной при Военномъ Совѣтѣ Комиссіи по устройству казармъ. Съ того времени постройка стратегическихъ шоссе въ Западномъ краѣ производилась на суммы,

ассигнуемыя по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія, распоряженіемъ Комиссіи по устройству казармъ, при содѣйствіи вѣдомства путей сообщенія, выражающемся въ томъ, что въ занятіяхъ казарменной Комиссіи участвуетъ членъ отъ Министерства Путей Сообщенія, а работы по устройству шоссе, во время производства ихъ, осматриваются особымъ инженеромъ п. с., командируемымъ Министромъ Путей Сообщенія. Вновь устроенныя шоссе, по полномъ окончаніи ихъ, переданы были въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія и поступили въ завѣдываніе Правленій Округовъ.

Въ періодъ времени съ 1889 по 1894 годъ распоряженіемъ Высочайше учрежденной Комиссіи по устройству казармъ, при содѣйствіи вѣдомства путей сообщенія, устроены слѣдующія шоссе:

1. Шоссе отъ м. Каменецъ-Литовска до станціи Жабинки, длиною . . . . . 25,04 верстъ.
2. Шоссе отъ п. Янова до д. Федковичъ, длиною . . . . . 59,10 „
3. Шоссе отъ д. Выгоды до д. Лѣсницы и отъ д. Порытое до д. Виснево, между Ломжинскимъ и Бѣлостокскимъ шоссе, общею длиною . . . . . 20,23 „
4. Шоссе отъ п. Вышкова до станціи Лохова, длиною . . . . . 15,92 „
5. Шоссе отъ г. Дрогичина до г. Соколова, длиною . . . . . 22,10 „
6. Шоссе отъ станціи Щепетовой до г. Бѣльска, длиною . . . . . 47,17 „
7. Шоссе отъ г. Дубна до г. Луцка, длиною . . . . . 45,38 „
8. Шоссе отъ с. Высоколитовска до г. Ружанъ, длиною . . . . . 122,80 „
9. Шоссе отъ д. Трухановичей до д. Гуты, длиною . . . . . 10,03 „
10. Шоссе отъ города Пултуска до п. Вышкова, длиною . . . . . 26,39 „

11. Шоссе отъ с. Рожанъ до г. Острова, длиною	33,25	верстъ.
12. Шоссе отъ г. Гродна до д. Лососны, длиною	3,45	»
13. Шоссе отъ м. Оранъ до д. Бобришки и отъ станціи Олькеники до д. Ликишки, длиною	54,35	»
14. Шоссе отъ п. Замброва, черезъ м. Мазовецкъ, до г. Бѣлостока, длиною . .	73,40	»
15. Шоссе отъ п. Колбеля до г. Острова, длиною	86,53	»
16. Шоссе отъ Мереча до м. Оранъ, длиною	25,18	»
17. Шоссе отъ п. Берзниковъ до м. Олиты длиною, ...	50,90	»
Всего 17 шоссе общею длиною	721,22	версты.

Передача казенныхъ шоссе во временное завѣдываніе земствъ.

Передача казенныхъ шоссе во временное завѣдываніе земствъ съ пособіемъ отъ казны на ихъ содержаніе начата была въ семидесятыхъ годахъ. Передача эта производилась на основаніи особыхъ Высочайше утвержденныхъ положеній Комитета Министровъ, и къ началу 1881 года, какъ уже было упомянуто, нѣкоторые участки шоссе Московской, Тульской, С.-Петербургской, Калужской и Ярославской губерній, общимъ протяженіемъ въ 1.172 вер., состояли въ завѣдываніи подлежащихъ земствъ, при чемъ условія таковой передачи каждый разъ опредѣлялись особымъ положеніемъ Комитета Министровъ.

Результаты таковой передачи оказались успѣшными. Земства, производя ремонтное содержаніе шоссе подъ наблюденіемъ особыхъ инспекцій отъ вѣдомства путей сообщенія, содержали шоссе въ исправности, при чемъ стоимость ремонта понизилась, а доходъ отъ шоссейнаго сбора возросъ. Въ виду сего въ концѣ царствованія Императора Александра II-го и въ началѣ царствованія Императора Александра III-го вопросъ этотъ былъ подробно разработанъ, и Высочайше утвержденнымъ, 5-го апрѣля 1883 года; мнѣ-

ніемъ Государственнаго Совѣта установлены общія правила передачи казенныхъ шоссе въ завѣдываніе земствъ. На основаніи приведеннаго закона, состоящія въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія шоссейныя дороги были раздѣлены на два разряда: а) шоссе общегосударственнаго значенія и б) шоссе мѣстнаго значенія, и вмѣстѣ съ тѣмъ установлены общія правила о порядкѣ передачи тѣхъ и другихъ шоссе въ вѣдѣніе земскихъ и городскихъ учрежденій. Въ связи съ распространеннымъ въ то время взглядомъ, что существующія казенныя шоссе утратили экономическое и административное значеніе съ постройкою желѣзныхъ дорогъ, въ основу упомянутаго дѣленія шоссе на разряды было положено почти исключительно военное значеніе дорогъ. Къ шоссе общегосударственнаго значенія причислены были: а) всѣ шоссейныя дороги, пролегающія въ мѣстностяхъ, расположенныхъ къ западу отъ рѣкъ Западной Двины и Днѣпра, т. е. по лѣвую сторону первой и по правую второй, б) Псково-Рижское шоссе, в) окрестныя около С.-Петербурга шоссе, г) побережныя шоссе Крымскаго полуострова, д) Московско-Брестское и е) Кіевское, отъ Острова до Кіева. Впослѣдствіи, на основаніи Высочайше утвержденнаго 13-го февраля 1889 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, къ государственнымъ шоссе причислено Выборгское шоссе, часть же Московско-Брестскаго, отъ Москвы до города Рославля, отнесена къ путямъ мѣстнаго значенія, къ которымъ причислены всѣ прочія шоссе вѣдомства путей сообщенія, кромѣ Кавказскихъ. Вопросъ объ этихъ послѣднихъ разсматривался въ 1889 году особою Комиссіею изъ представителей разныхъ вѣдомствъ и засимъ, на основаніи Высочайше утвержденнаго 13-го мая 1890 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, были изъяты изъ состоявшихъ въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія дорогъ на Кавказѣ 403 версты этихъ дорогъ, какъ имѣющія исключительно мѣстное значеніе, остальные же пути сохранены въ завѣдываніи Правленія Кавказскаго округа путей сообщенія *).

*) Означенныя 403 версты составляли пять дорогъ: 1) вѣтвь отъ Грузинской дороги къ Душету, 2) отъ Грознаго до укрѣпленія Евдоки-

Закономъ 5-го апрѣля 1883 года устанавливалось, что шоссе вѣдомства путей сообщенія, какъ государственныя, такъ и мѣстныя, могутъ быть передаваемы на опредѣленные сроки, не свыше двадцати пяти лѣтъ, въ завѣдываніе подлежащихъ земствъ, на основаніи заключаемыхъ съ каждымъ изъ нихъ условій, съ утвержденія Министерства Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министерствами Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ. При этомъ государственныя шоссе полагалось передавать въ завѣдываніе земствъ не иначе, какъ по принятіи послѣдними обязательства поддерживать устройство сихъ путей въ томъ самомъ видѣ, въ какомъ они сооружены правительствомъ, въ пособіе же земству, принявшему въ свое завѣдываніе шоссе государственнаго значенія, обращалась денежная сумма, ассигнуемая по расходной смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія какъ на обыкновенный, такъ и на капитальный ремонтъ передаваемаго шоссе. Земству предоставлялось взиманіе шоссейнаго сбора на государственныхъ шоссе, но въ томъ порядкѣ и размѣрѣ и съ тѣми отъ этого сбора изъятіями, которыя установлены или будутъ установлены впослѣдствіи закономъ для казенныхъ шоссе. Шоссейные пути мѣстнаго значенія постановлено было передавать въ завѣдываніе земствъ по принятіи послѣдними обязательства содержать ихъ въ безопасномъ и удобномъ для проѣзда состояніи. При этомъ въ условіяхъ о передачѣ шоссе въ завѣдываніе земства могли быть допускаемы по мѣстнымъ шоссе измѣненія въ устройствѣ этихъ шоссе и сооруженій на нихъ, для приданія имъ вида и размѣра, отвѣчающихъ дѣйствительной потребности передвиженія, имѣющіеся же на мѣстныхъ шоссе мосты сложной конструкціи, которые не будетъ признано возможнымъ замѣнить обыкновенными мостами или переправами, оставлялись въ вѣдѣніи Министерства

мовскаго, 3) отъ Кутаиса до Бенары, 4) отъ Тифлиса до моста черезъ Акстафу и 5) отъ Сухума до ст. Новосенаки Закавказской жел. дор., съ оставленіемъ устройства и содержанія мостовъ на этой послѣдней дорогѣ черезъ рѣку Кодоръ и Ингуръ въ вѣдѣніи казны. Впослѣдствіи дорога отъ Кутаиса до Бенары принята обратно въ казну.

Путей Сообщенія, которое должно было нести обязанности по капитальному исправленію ихъ и перестройкѣ. Для покрытія расходовъ по содержанію шоссе мѣстнаго значенія, переданныхъ въ завѣдываніе земствъ, имъ отпускалось пособіе, въ размѣрѣ не свыше расходуемой Министерствомъ Путей Сообщенія суммы на одинъ обыкновенный ремонтъ шоссе, по средней сложности изъ послѣднихъ пяти лѣтъ, отдѣльно для каждаго участка шоссе и по каждой губерніи. Сверхъ сего, предоставлялось земствамъ взимать въ свою пользу на мѣстныхъ шоссе шоссейный сборъ съ пассажировъ и перевозимыхъ грузовъ и притомъ по особому тарифу, утверждаемому Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ по соглашенію съ Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ, т. е. безъ обязательнаго соблюденія правилъ и изъятій отъ сбора, установленныхъ закономъ для казенныхъ шоссе.

Наблюденіе за употребленіемъ земствами, согласно назначенію, суммъ, поступающихъ въ ихъ распоряженіе на содержаніе шоссе (государственныхъ и мѣстныхъ), возлагалось на учреждаемыя Министерствомъ Путей Сообщенія особыя инспекціи, права и обязанности коихъ, порядокъ дѣйствій и отношенія къ земскимъ учрежденіямъ опредѣлялись въ условіяхъ, заключаемыхъ съ земствами относительно передачи въ ихъ завѣдываніе шоссейныхъ дорогъ. Остатки же въ средствахъ, поступающихъ на содержаніе шоссе, предоставлено земскимъ учрежденіямъ обращать, съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, на постройку подъѣздныхъ путей къ находящимся въ той же губерніи торговопромышленнымъ пунктамъ, рѣчнымъ пристанямъ и желѣзнодорожнымъ станціямъ, при чемъ при недостаточности означенныхъ остатковъ и собственныхъ средствъ земствъ на покрытіе всѣхъ расходовъ по сооруженію подъѣздовъ на небольшихъ протяженіяхъ, земствамъ могутъ быть отпускаемы изъ казны или безпроцентныя ссуды съ возвратомъ по равнымъ частямъ въ теченіе не болѣе десяти лѣтъ, или, при крайней въ томъ необходимости, безвозвратныя пособія въ размѣрѣ не свыше половины всей исчисленной на означенные пути суммы.

Относительно участковъ шоссе, пролегающихъ въ чертѣ городовъ, закономъ 5-го апрѣля 1883 года установлено было, что городскіе участки государственныхъ шоссе подчиняются всѣмъ условіямъ, установленнымъ для этихъ дорогъ, т. е. они должны ремонтироваться на средства казны или передаваться въ завѣдываніе земствъ съ пособіемъ на обыкновенный и капитальный ремонтъ, съ оставленіемъ на городахъ лишь обязанностей, возложенныхъ на нихъ дѣйствующими постановленіями о содержаніи въ чистотѣ мостовъ, улицъ и мостовыхъ. Напротивъ, пролегающіе въ городахъ участки мѣстныхъ шоссе, по силѣ означеннаго закона, поступали въ полное распоряженіе городскихъ управленій, т. е. имѣли быть переданы городамъ безъ пособія отъ казны на ихъ содержаніе.

Наконецъ, закономъ 5-го апрѣля 1883 года разрѣшено было производить упраздненіе мѣстныхъ дорогъ, оказавшихся малопроѣзжими, по соглашенію Министерствъ Путей Сообщенія, Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ, при чемъ въ губерніяхъ, въ которыхъ введены земскія учрежденія, дороги, признанныя малопроѣзжими, должны были поступать въ полное распоряженіе земствъ, со всѣми принадлежащими къ нимъ зданіями и сооруженіями, безъ какого либо пособія отъ казны, и затѣмъ дальнѣйшее содержаніе или совершенное упраздненіе такихъ дорогъ зависѣло отъ ближайшаго усмотрѣнія земскихъ учрежденій. При самомъ изданіи закона 5 апрѣля 1883 года нѣкоторыя шоссейныя дороги были признаны малопроѣзжими, а въ позднѣйшее время, на основаніи соглашенія, послѣдовавшаго между Министрами Путей Сообщенія, Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ и съ вѣдома Военнаго Министерства, въ разрядъ таковыхъ дорогъ были отнесены нижепоименованныя дороги:

Первоначально малопроѣзжими признаны:

1. Сестрорѣцкая грунтовая дорога (21 вер.).
2. Мостовая Краснокабацкая дорога (4 вер.).
3. Емельяновская мостовая (1 вер.).

4. Старая мостовая отъ Образцовой усадьбы къ Царскосельскому парку (7 вер.).

5. Мостовая около шоссе отъ 13-ой версты Петергофской дороги въ Красное Село (6 вер.).

6. Земляная дорога отъ Краснаго Села до деревни Пудости (12 вер.).

7. Земляная дорога отъ города Гатчины въ Кипень (18 вер.).

8. Старый Бѣлорусскій трактъ (179 вер.).

9. Грузинское шоссе (13 вер.).

10. Новотихвинскій трактъ (21 вер.).

11. Старорусское шоссе (44 вер.).

12. Мощеныя подъѣздныя дороги отъ села Подберезья на Московскомъ шоссе къ станціи Подберезье Новгородской желѣзной дороги (2 вер.) и отъ Ямъ-Спасъ-Полисть къ станціи Спасъ-Полисть той же дороги (1 вер.).

13. Измайловское шоссе (3 вер.).

14. Екатеринославское шоссе (10 вер.).

Впослѣдствіи къ этому разряду причислены:

1. Скотопригонныя дороги при Новгородско-Псковскомъ и С.-Петербурго-Московскомъ шоссе, а также отъ Владиміра къ Москвѣ.

2. Мостовая дорога отъ Усть-Ижоры въ Колпино (5 вер.).

3. Участокъ Ярославскаго шоссе въ предѣлахъ Владимірской губерніи (78 вер.).

4. Участки Нижегородскаго шоссе въ предѣлахъ Владимірской (250 вер.) и Нижегородской (50 вер.) губерній.

5. Участки Орловско-Витебскаго шоссе въ Смоленской губерніи отъ Гринева до границы Орловской губерніи и отъ Вонлярова до границы Могилевской губерніи (136 вер.), а также участокъ того же шоссе въ предѣлахъ Могилевской губерніи (50 вер.).

6. Участокъ Смоленскаго шоссе отъ Каменки до Соловьева перевоза (13 вер.).

Городскихъ участковъ мѣстныхъ шоссе вѣдомства путей сообщенія передано было, на основаніи закона 5-го апрѣля 1883 года, городамъ безъ пособія отъ казны около 109 верстъ въ разныхъ губерніяхъ.

Передача казенныхъ шоссе городамъ и земствамъ, на основаніи закона 5-го апрѣля 1883 года, безъ пособія отъ казны вызывала немаловажныя затрудненія въ виду того, что закономъ предоставлялось земствамъ упразднять эти шоссе, а между тѣмъ, такое упраздненіе дорогъ на практикѣ оказалось невозможнымъ, средствъ же на содержаніе малопроѣзжихъ шоссейныхъ дорогъ земства, въ особенности уѣздныя, не имѣли. Равнымъ образомъ, многіе

небогатые города не могли поддерживать ремонтомъ поступившіе въ ихъ вѣдѣніе участки мѣстныхъ шоссе, что отражалось неудобствомъ проѣзда по всему шоссе, При этомъ, такъ какъ губерніи, гдѣ введены земскія учрежденія соотвѣтствуютъ раіону Имперіи, въ которомъ расположены почти исключительно казенныя шоссе мѣстнаго значенія, то допущенное въ законѣ правило о возможности перечисленія мѣстныхъ шоссе въ малопроѣзжія въ административномъ порядкѣ, съ прекращеніемъ выдачи изъ казны пособія на ихъ содержаніе, мѣшало соглашенію съ земствами о передачѣ въ ихъ завѣдываніе казенныхъ шоссе даже съ пособіемъ отъ казны, ибо таковое могло быть впослѣдствіи прекращено, а между тѣмъ дороги, нужныя для мѣстнаго движенія, не могли быть упразднены. На ряду съ этимъ размѣръ пособія на мѣстные пути вѣдомства путей сообщенія, въ случаѣ передачи ихъ въ завѣдываніе земства, былъ опредѣленъ закономъ 5-го апрѣля 1883 года въ недостаточномъ размѣрѣ (только на обыкновенный ремонтъ), а предполагавшіяся разныя облегченія въ содержаніи такихъ шоссе оказались не всегда возможными и допустимыми и даже нерѣдко невыгодными для земства (напр., замѣна мостовъ—переправами). Наконецъ, неуказаніе въ законѣ 5-го апрѣля точнаго срока, въ теченіе котораго должна была осуществиться передача городами и земствами малопроѣзжихъ шоссе и городскихъ участковъ дорогъ, вызвало на практикѣ немаловажныя затрудненія, такъ какъ означенныя учрежденія старались по возможности отдалить таковую передачу, сопряженную для нихъ съ рядомъ расходовъ и неудобствъ.

Изложенныя соображенія побудили Министерство Путей Сообщенія войти 20 января 1889 года въ Комитетъ Министровъ съ особымъ представленіемъ объ устраненіи замѣченныхъ недостатковъ, и Высочайше утвержденнымъ 12 февраля 1889 года положеніемъ Комитета, Министру Путей Сообщенія было предоставлено:

1. Подвергнуть подробному пересмотру установленныя Высочайше утвержденнымъ 5 апрѣля 1883 года мнѣ-

ніемъ Государственнаго Совѣта правила и затѣмъ, по предварительномъ сношеніи съ Министрами Военнымъ, Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ, а равно и съ Государственнымъ Контролеромъ, внести предположенія свои о необходимыхъ измѣненіяхъ и дополненіяхъ вышеозначеннаго закона на утвержденіе въ установленномъ законодательномъ порядкѣ.

2. Изыскать средства къ сохраненію въ возможной исправности, впредь до изданія новыхъ правилъ о порядкѣ завѣдыванія шоссейными дорогами, тѣхъ изъ причисленныхъ закономъ 5-го апрѣля 1883 года къ разряду шоссе мѣстнаго значенія или признанныхъ малопроѣзжими шоссированныхъ путей, а равно находящихся на нихъ сооруженій, которыя, въ силу означеннаго закона, предназначены къ передачѣ въ распоряженіе земскихъ или городскихъ учрежденій, съ отнесеніемъ расходовъ, какіе оказалось бы при этомъ необходимымъ принять на счетъ государственнаго казначейства, на суммы, ассигнуемыя Министерству Путей Сообщенія на ремонтъ шоссейныхъ дорогъ.

Для надлежащаго выполненія приведеннаго Высочайшаго повелѣнія, Министерство Путей Сообщенія признало соотвѣтственнымъ прежде всего назначить особыя Комиссіи изъ представителей разныхъ вѣдомствъ въ губерніяхъ Витебской, Смоленской, Орловской, Рязанской и Калужской, для пересмотра вопроса о проѣздности нѣкоторыхъ дорогъ этихъ губерній, предполагавшихся къ признанію малопроѣзжими, и опредѣленія условій, на которыхъ могли бы быть переданы въ административно-хозяйственное завѣдываніе земствъ дороги пяти названныхъ губерній, съ возможнымъ соблюденіемъ выгодъ казны. Результатомъ трудовъ этихъ Комиссій явилось обратное перечисленіе большей части изъ признанныхъ ранѣе малопроѣзжими дорогъ, въ дороги мѣстнаго значенія, которыя вновь содержатся на средства казны или переданы земствамъ съ производствомъ пособій на ихъ содержаніе.

Мѣстныя Комиссіи изъ представителей разныхъ вѣ-

домствъ собраны были лѣтомъ 1889 года въ Витебскѣ, Смоленскѣ, Орлѣ, Курскѣ, Калугѣ и Рязани, при чемъ нѣкоторые изъ членовъ этихъ Комиссій приняли затѣмъ участіе и въ Общей Комиссіи, образованной при Министерствѣ Путей Сообщенія изъ представителей Министерствъ: Военнаго, Внутреннихъ Дѣлъ, Путей Сообщенія и Государственнаго Контроля, для пересмотра правилъ 5 апрѣля 1883 года.

Предположенія означенной Комиссіи и выработанныя ею новыя правила о порядкѣ передачи казенныхъ шоссе въ завѣдываніе земскихъ и городскихъ учрежденій не были утверждены въ законодательномъ порядкѣ въ царствованіе Императора Александра III-го. Но тѣмъ не менѣе собранныя означенною Комиссіею данныя много содѣйствовали болѣе правильной постановкѣ всего дѣла о передачѣ шоссе въ вѣдѣніе земствъ и болѣе успѣшному ходу этой передачи. Основныя же положенія Комиссіи состояли въ выдачѣ земствамъ, въ случаѣ передачи въ ихъ завѣдываніе казенныхъ шоссе, достаточнаго пособія на ихъ содержаніе, въ размѣрѣ не свыше расходовъ казны на эти шоссе на капитальный и обыкновенный ремонтъ и на содержаніе администраціи, за вычетомъ чистаго дохода отъ шоссейнаго сбора при условіи предварительнаго опредѣленія порядка передачи и размѣра пособія отъ казны особыми мѣстными Комиссіями изъ представителей Министерствъ Путей Сообщенія, Внутреннихъ Дѣлъ, Финансовъ и Государственнаго Контроля.

Между тѣмъ, въ виду удовлетворительныхъ результатовъ хозяйственнаго завѣдыванія земствъ казенными шоссе въ тѣхъ губерніяхъ, гдѣ шоссе уже были переданы на десятилѣтній срокъ въ завѣдываніе земствъ, Министерство Путей Сообщенія само озабочивалось осуществленіемъ передачи этихъ шоссе земствамъ на новый срокъ, хотя бы съ нѣкоторыми отступленіями отъ закона 5-го апрѣля 1883 года. При этомъ въ основаніе соглашенія съ земствами Московской, Тульской, Ярославской и Калужской губерній полагалось принять, что

установленный закономъ 5-го апрѣля 1883 года размѣръ пособія для мѣстныхъ шоссе не приложимъ къ шоссе упомянутыхъ губерній, такъ какъ они находились уже продолжительное время въ завѣдываніи земствъ и, слѣдовательно, расхода казны на обыкновенный ремонтъ этихъ шоссе за послѣднія пять лѣтъ не было. Трудный же вопросъ о признаніи части шоссе малопроѣзжими, съ прекращеніемъ пособія земству на такія шоссе, предположено было обойти условною передачею этихъ шоссе съ пособіемъ отъ казны, съ предоставленіемъ земству права отказаться отъ содержанія всѣхъ шоссе на выработанныхъ условіяхъ, если часть ихъ будетъ признана впослѣдствіи правительствомъ подлежащими упраздненію и земство признаетъ остающійся размѣръ пособія недостаточнымъ для содержанія прочихъ шоссе данной губерніи.

На изложенныхъ основаніяхъ выработано было соглашеніе съ Тульскимъ губернскимъ земствомъ о передачѣ въ завѣдываніе сего земства на новый 25-ти лѣтній срокъ казенныхъ шоссе Тульской губерніи, общимъ протяженіемъ, за передачею городамъ пролегающихъ въ нихъ участковъ шоссе, 286 верстъ, съ ежегоднымъ поверстнымъ пособіемъ по 297 руб., всего 84.802 р. въ годъ *). По сему предмету 29 февраля 1890 года внесена была бывшимъ Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министрами, Финансовъ и Внутреннихъ Дѣлъ, особая записка въ Комитетъ Министровъ. Въ означенной запискѣ, между прочимъ, приводилось, что состоявшееся Высочайше утвержденное 12-го февраля 1889 года положеніе Комитета Министровъ, о пересмотрѣ правилъ передачи казенныхъ шоссе въ вѣдѣніе земскихъ и городскихъ учрежденій и объ отнесеніи на средства казны содержанія тѣхъ участковъ шоссе и сооруженій

*) Размѣръ годового пособія основанъ на ходатайствѣ земства о выдачѣ пособія въ размѣрѣ средняго поверстнаго расхода земства за 13 лѣтъ до 1886 года съ 10% надбавкою на увеличеніе цѣнъ въ будущемъ.

на нихъ, которыя, въ силу законоположенія 5-го апрѣля 1883 года предназначены къ передачѣ въ вѣдѣніе земскихъ и городскихъ учрежденій, не должно, казалось бы, воспрещать вступать въ соглашенія съ земствами о передачѣ въ ихъ завѣдываніе казенныхъ шоссе на основаніи упомянутаго закона съ пособіемъ отъ казны, въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ это оказывается возможнымъ.

По разсмотрѣніи означенной записки, Высочайше утвержденнымъ 30-го марта 1890 года положеніемъ Комитета Министровъ постановлено было:

1) Сдѣлать распоряженіе о передачѣ Тульскому губернскому земству казенныхъ шоссе Тульской губерніи на новый 25-ти лѣтній срокъ на условіяхъ, выработанныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія по соглашенію съ Министерствами Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ.

2) Въ случаяхъ изъявленія земствами другихъ (кромѣ Тульской) губерній согласія принять въ свое завѣдываніе шоссейныя дороги общегосударственнаго или мѣстнаго значенія на такихъ условіяхъ, которыя признаются Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министерствами Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ, а также съ Военнымъ Министерствомъ, не только выгодными для казны, но и дѣйствительно обезпечивающими сохраненіе означенныхъ путей въ исправномъ состояніи, разрѣшать передачу таковыхъ дорогъ въ завѣдываніе подлежащихъ земскихъ учрежденій, на условіяхъ, предусмотрѣнныхъ въ Высочайше утвержденномъ 5-го апрѣля 1883 года мнѣніи Государственнаго Совѣта.

Послѣ передачи Тульскихъ шоссе, состоялась передача въ завѣдываніе Воронежскаго губернскаго земства, согласно Высочайше утвержденному 22-го октября 1891 г. положенію Комитета Министровъ, казеннаго шоссе Воронежской губерніи, общимъ протяженіемъ 81 вер. срокомъ на 25 лѣтъ, съ поверстнымъ пособіемъ по 383 руб. 66 коп. на версту шоссе въ годъ *).

*) Значительно меньше общаго средняго поверстнаго расхода казны на это шоссе за послѣднія 5 лѣтъ (492 руб. 84 коп.), но больше средняго расхода казны на обыкновенный ремонтъ за то же время (298 руб. 66 коп.).

Затѣмъ состоялись, согласно Высочайше утвержденнымъ 19-го іюля 1892 года и 27-го іюня 1893 года положеніямъ Комитета Министровъ, передачи въ административно-хозяйственное завѣдываніе Калужскаго губернскаго земства, срокомъ на 25 лѣтъ: а) участковъ Московско-Варшавскаго шоссе въ предѣлахъ Калужской губерніи, протяженіемъ 222 версты, съ ежегоднымъ пособіемъ въ прежнемъ размѣрѣ по 300 руб. на версту шоссе и единовременнымъ пособіемъ на перестройку моста черезъ рѣку Протву въ 10.344 руб. и б) Юхновскаго участка того же шоссе въ предѣлахъ Смоленской губерніи, длиною 21 верста, съ ежегоднымъ поверстнымъ пособіемъ по 350 руб. на версту и единовременнымъ пособіемъ на утолщеніе щебеночнаго слоя и перестройку 3-хъ ветхихъ мостовъ на означенномъ участкѣ въ размѣрѣ 11.300 руб.

Всего, за передачею городскихъ участковъ въ вѣдѣніе городовъ, состояло къ концу царствованія Императора Александра III въ завѣдываніи земскихъ учрежденій съ пособіемъ отъ казны шоссе:

а) *въ Тульской губерніи* съ ежегоднымъ собіемъ по 297 руб.	268 вер.
б) *въ Ярославской губерніи*, съ пособіемъ *) по 260 руб. 44 коп. на версту	83 „
в) *въ Воронежской губерніи*, съ пособіемъ по 383 руб. 66 коп. на версту	81 „
г) *въ Калужской губерніи*, съ пособіемъ по 300 руб. на версту	222 „
д) *въ Смоленской губерніи* (Юхновскій участокъ Московско-Варшавскаго шоссе), съ пособіемъ Калужскому губернскому земству по 350 руб. на версту	21 „
е) *въ Московской губерніи*, съ пособіемъ по 400 руб. на версту	507 „

*) Пособіе Ярославскому губернскому земству уменьшено до этого размѣра въ 1888 году.

ж) *въ С.-Петербургской губерніи*, Кексгольмскій трактъ въ завѣдываніи С.-Петербургскаго уѣзднаго земства съ пособіемъ отъ казны по 167 руб. на версту . . . . . 48 вер.

всего . . 1.248 вер.

съ общимъ годовымъ пособіемъ отъ казны на содержаніе шоссе 424.891 руб.

Изъ имѣющихся по инспекціи шоссейныхъ дорогъ Московской, Тульской, Калужской и Ярославской губерній свѣдѣній усматривается, что Московское губернское земство имѣло сбереженій отъ шоссейнаго сбора на казенныхъ шоссе къ концу царствованія Императора Александра III-го (къ 1894 году) 1.208.842 руб. 89 коп. На счетъ этихъ сбереженій земствомъ устроено за то же время 263 версты подъѣздныхъ путей и находилось въ постройкѣ 10 верстъ шоссе, для сооруженія которыхъ имѣлось къ 1-му января 1894 года въ остаткѣ шоссейнаго сбора 40.487 руб. 95 коп. *).

Тульское губернское земство имѣло по 1-е января 1894 года: а) сбереженій отъ казеннаго пособія на содержаніе шоссе 690.290 руб. 30 коп. и б) дохода отъ шоссейнаго сбора 242.910 руб. 9 коп., всего сбереженій 933.200 руб. 40 коп. Изъ этихъ денегъ земствомъ употреблено было къ означенному сроку на постройку 64 верстъ различныхъ подъѣздныхъ шоссе 447.765 руб. и, кромѣ того, находилось въ постройкѣ 105 верстъ шоссе, сооружаемыхъ участками, для улучшенія грунтовыхъ путей въ непроѣздныхъ мѣстахъ и въ видѣ подъѣздовъ къ желѣзнымъ дорогамъ, на что имѣлось въ распоряженіи земства свободныхъ сбереженій отъ содержанія казенныхъ шоссе 242.525 руб. 29 коп. Остальная часть упомянутыхъ сбереженій употреблена Тульскимъ гу-

*) По имѣющимся свѣдѣніямъ къ 1895 году общее протяженіе земскихъ шоссе Московской губерніи (кромѣ мѣстныхъ) равнялось 645 вер.

бернскимъ земствомъ, согласно Высочайше утвержденному 30-го октября 1891 года положенію Комитета Министровъ *) на ремонтъ земскихъ шоссе.

Калужское губернское земство имѣло по 1-е января 1894 года сбереженій отъ шоссейнаго сбора на казенныхъ шоссе, состоящихъ въ завѣдываніи земства 93.636 руб. 73 коп., каковую сумму земство обратило на сооруженіе первыхъ 13 верстъ шоссе Перемышль-Калуга.

Наконецъ, Ярославское губернское земство имѣло сбереженій отъ содержанія казенныхъ шоссе (отъ субсидіи и шоссейнаго сбора) по 1-е января 1894 года 91.267 руб. 43 коп. **), изъ числа которыхъ 71.564 руб. 21 коп. употреблены были къ указанному сроку на постройку подъѣздныхъ путей.

Въ очередную сессію 1889 года Московское губернское земство проектировало сооруженіе 343 вер. новыхъ подъѣздныхъ шоссе, съ устройствомъ которыхъ главная сѣть шоссе Московской губерніи была бы закончена и всѣ уѣздные города и болѣе или менѣе важные торговые и промышленные пункты и пристани имѣли бы хорошее сообщеніе или непосредственно съ Москвою, или съ ближайшими станціями желѣзныхъ дорогъ. Земство просило объ отпускѣ на эти пути по-

*) Высочайше утвержденнымъ 30-го октября 1891 года положеніемъ Комитета Министровъ, согласно ходатайству Тульскаго губернскаго земства, указывавшаго на затруднительность содержанія устраиваемыхъ подъѣздовъ въ особенности въ тѣ годы, когда поступленіе земскаго сбора оказывается недостаточнымъ,—предоставлено Министру Путей Сообщенія разрѣшать названному земству расходованіе капитала, образовавшагося изъ остатковъ отъ пособія на содержаніе казенныхъ шоссе, на ремонтъ шоссированныхъ и мощеныхъ подъѣздныхъ дорогъ и участковъ оныхъ, съ тѣмъ, чтобы подобное употребленіе сбереженій допускаемо было не иначе, какъ при полной исправности переданныхъ въ завѣдываніе земства казенныхъ шоссе.

**) Общая сумма сбереженій названныхъ четырехъ земствъ отъ шоссейнаго сбора на казенныхъ шоссе и отъ пособія на содержаніе этихъ шоссе по 1-е января 1894 года составляла 2.199.523 руб. 52 коп.

собія изъ казны въ размѣрѣ половины ихъ стоимости, считая 5.000 руб. на версту, всего же 1.710.000 руб., съ назначеніемъ изъ этой суммы 111.000 руб. на работы, предполагавшіяся къ производству въ 1890 году. Ходатайство это было отклонено Министерствомъ Путей Сообщенія, между прочимъ, по недостатку ассигнованія, но затѣмъ состоялось въ 1891 году назначеніе 237.000 руб. изъ кредита на общественныя работы, въ непосредственное распоряженіе Его Императорскаго Высочества Московскаго Генералъ-Губернатора, для производства земствомъ усиленныхъ шоссейныхъ работъ, въ видахъ обезпеченія заработками пришлаго въ Московскую губернію населенія, пострадавшаго отъ неурожая. Другихъ пособій на устройство подъѣздныхъ шоссе Московскому губернскому земству отъ казны не выдавалось, равнымъ образомъ не выдавалось пособій на такія шоссе Тульскому и Ярославскому губернскимъ земствамъ, Калужскому же губернскому земству отпущено, на основаніи Высочайше утвержденнаго 6-го іюня 1894 года мнѣнія Государственнаго Совѣта безвозвратное пособіе на устройство шоссе отъ города Калуги до города Перемышля, длиною 26 верстъ, въ размѣрѣ съ расходами на инспекцію (1.000 руб.)—113.670 руб.

Что касается до пособій на устройство шоссейныхъ и мощеныхъ подъѣздныхъ путей другимъ земствамъ, которымъ не переданы еще казенныя шоссе, то по сему предмету состоялись слѣдующія распоряженія:

Въ 1885 году разрѣшена была ссуда Новгородскому губернскому земству на устройство Нѣгинской дороги въ размѣрѣ 25.000 руб.

Въ 1888—1890 годахъ выдано, на основаніи Высочайше утвержденнаго 18-го января 1888 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, безвозвратное пособіе Херсонскому губернскому земству въ 188.000 руб., въ размѣрѣ половины суммы, исчисленной на постройку нижеслѣдующихъ четырехъ подъѣздныхъ путей: а) отъ Одесскихъ ярмарочныхъ зданій до Киселевой горы (4 версты), б) отъ города Ананьева до станціи Жеребково Бирзула-

Елизаветградской желѣзной дороги (15 верстъ), в) отъ посада Новоукраинки до станціи того же названія Бирзула-Елизаветградской желѣзной дороги (2 версты) и г) отъ города Александріи до станціи Протопоповки Харьково-Николаевской желѣзной дороги (8 верстъ).

Въ 1890 и 1891 годахъ отпущено, согласно Высочайше утвержденнаго 10-го апрѣля 1890 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, безвозвратное пособіе Переяславльскому уѣздному земству на сооруженіе подъѣзднаго пути отъ города Переяславля до станціи Берендѣево Московско-Ярославской желѣзной дороги (20 вер.), въ размѣрѣ половины исчисленной на постройку этой дороги суммы, т. е. 90.000 руб. Половина этого пособія (45.000 руб.) ассигнована была условно по смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія на 1889 годъ.

Въ 1889 году, по соглашенію Министерствъ Путей Сообщенія и Внутреннихъ Дѣлъ, изданы циркуляры къ начальникамъ губерній, въ Правленія округовъ путей сообщенія, Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ и проч., объ устройствѣ въ губерніяхъ, примѣнительно къ ст. 14-й положенія о подъѣздныхъ путяхъ (св. зак. т. XII-й ч. I-я по продолж.), совѣщаній, подъ предсѣдательствомъ Губернаторовъ, для практическаго выясненія относящихся до устройства сказанныхъ путей условій, съ приглашеніемъ въ эти совѣщанія заинтересованныхъ въ этомъ дѣлѣ учрежденій, вѣдомствъ и частныхъ лицъ. Такія совѣщанія состоялись въ губерніяхъ: Курской, Таврической, Херсонской, Тульской, Полтавской и другихъ.

Послѣ того, въ виду увеличившихся заявленій земствъ о постройкѣ подъѣздныхъ путей, по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія назначались ежегодно общія суммы на удовлетвореніе сказанныхъ ходатайствъ: въ 1890 г.— 100.000 руб., въ 1891, 1892, 1893 и 1894 годахъ по 300.000 рублей.

Изъ означенныхъ кредитовъ, кромѣ отпуска второй половины пособія Переяславльскому уѣздному земству на сооруженіе подъѣзднаго пути отъ города Переяславля до станціи Берендѣево Московско-Ярославской желѣзной

дороги, въ размѣрѣ 45.000 руб. и вышеупомянутаго пособія Калужскому уѣздному земству на устройство шоссе Калуга—Перемышль, въ размѣрѣ 113.670 рублей, были отпущены еще слѣдующія пособія другимъ земствамъ на устройство подъѣздныхъ путей:

1. На основаніи Высочайше утвержденныхъ 7-го мая 1891 года и 6-го января 1892 года мнѣній Государственнаго Совѣта безпроцентная ссуда Курскому губернскому земству, въ размѣрѣ 300.000 руб., съ условіемъ возврата въ теченіе 10 лѣтъ; по этимъ работамъ учреждена, согласно тѣмъ же Высочайшимъ повелѣніямъ, особая инспекція вѣдомства путей сообщенія, расходъ на которую въ размѣрѣ 9.000 руб. (3%) отнесенъ на тѣ же кредиты.

2. На основаніи Высочайше утвержденнаго 12-го марта 1891 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, безвозвратное пособіе Таврическому губернскому земству, въ размѣрѣ 17.925 руб., составляющихъ половину суммы, исчисленной на шоссированіе 4 вер. 345 саж. почтоваго тракта въ долинѣ рѣки Салгира (въ Крыму), прилегающаго къ Симферополь-Сарабузскому шоссе, съ передачею затѣмъ всего этого шоссе въ вѣдѣніе земства.

3. На основаніи Высочайше утвержденнаго 6-го мая 1892 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, безвозвратное пособіе Херсонскому губернскому земству на устройство подъѣзднаго пути по Бобринской почтовой дорогѣ къ городу Елизаветграду, въ размѣрѣ 8.000 руб., составляющихъ половину исчисленной на постройку этого пути суммы.

4. На основаніи Высочайше утвержденнаго 28-го декабря 1892 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, безвозвратное пособіе Таврическому губернскому земству на постройку шоссе отъ села Раденскаго до города Алешекъ на Днѣпрѣ, въ размѣрѣ 102.640 руб., составляющихъ половину исчисленной на постройку этого пути суммы; по этой работѣ учреждена была инспекція отъ Министерства Путей Сообщенія, расходъ на которую, въ размѣрѣ (3%) 3.079 руб. отнесенъ на тѣ же кредиты.

5. На основаніи Высочайше утвержденнаго 19-го января 1893 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, назначено безвозвратное пособіе Полтавскому губернскому земству на устройство подъѣздныхъ путей въ Полтавской губерніи, въ размѣрѣ 1.000.000 руб., въ суммѣ половины предпринимаемыхъ земствомъ работъ, при чемъ выдано за 1893 и 1894 года по 150.000 руб. въ каждомъ году, всего 300.000 руб.; по этой работѣ, согласно приведенному Высочайшему повелѣнію, учреждена также инспекція вѣдомства путей сообщенія, расходъ на которую составляетъ 3% пособія, т. е. 4.500 руб. въ годъ.

Независимо отъ сего, на основаніи Высочайше утвержденнаго 11-го іюля 1891 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, сооруженъ подъ вѣдѣніемъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на тѣ же кредиты шоссированный подъѣздной путь отъ села Каменки до станціи Воейково Сызрано-Вяземской желѣзной дороги, стоимостью въ 30.000 руб.

Всего же назначено было по Министерству Путей Сообщенія, послѣ изданія законоположенія 5-го апрѣля 1883 года до конца царствованія Императора Александра III, пособій на устройство подъѣздныхъ шоссе на сумму 1.857.314 руб.

Такимъ образомъ, за послѣдовавшими перечисленными выше измѣненіями, къ концу царствованія Императора Александра III-го въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія состояло дорогъ:

а) въ непосредственномъ завѣдываніи мѣстныхъ учрежденій вѣдомства путей сообщеній 10.724 вер. шоссе и 1.624 вер. дорогъ, а всего 12.34 вер., и

б) во временномъ завѣдываніи земствъ 1.248 верстъ шоссе и мощеныхъ дорогъ,

а всего въ общей сложности 13.596 верстъ.

Въ зависимости отъ сооруженія новыхъ шоссе и возрастанія расходовъ на ремонтъ уже существующихъ, кредиты, отпускавшіеся по смѣтамъ вѣдомства на потребности шоссейнаго дѣла, постепенно возрастали и достигли въ 1894 году въ общей сложности 10.233.400 руб. Въ

нижеслѣдующей таблицѣ показаны таковыя ассигнованія начиная съ 1881 года.

ГОДА.	Размѣръ кредитовъ израсходованныхъ на постройку шоссе.	Размѣръ кредитовъ израсходованныхъ на ремонтъ шоссе.
	РУБЛЕЙ	РУБЛЕЙ.
1881	217.855	3.358.000
1882	128.258	3.358.000
1883	697.465	3.798.540
1884	526.200	4.547.405
1885	1.076.353	4.547.405
1886	2.031.214	4.547.405
1887	1.022.865	4.500.000
1888	1.085.414	4.575.000
1889	2.740.750	5.050.000
1890	4.821.838	5.360.000
1891	6.371.619	5.602.500
1892	4.147.813	5.602.500
1893	3.426.873	5.602.500
1894	4.233.400	6.000.000
	32.527.917	66.449.255
	98.977.172	

Отдѣлъ VI.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области портоваго дѣла.

Состояніе портоваго дѣла къ 1881 году.

Строительная дѣятельность въ приморскихъ портахъ, начавшаяся сравнительно въ недавнее время, получила широкое развитіе и правильную организацію лишь въ царствованіе Блаженныя Памяти Императора Александра III.

До половины XIX столѣтія портовыя работы предпринимались главнымъ образомъ лишь для надобностей военнаго флота. Таковы работы, производившіяся въ XVIII и въ началѣ XIX столѣтій въ Кронштадтѣ, Ревелѣ и Балтійскомъ портѣ, устройство гавани въ Таганрогѣ, прорытіе въ 1828 г., послѣ устройства Николаевскаго адмиралтейства, канала въ Очаковскомъ барѣ и т. п. При основаніи въ 1794 году Одесскаго порта имѣлись въ виду, между прочимъ, также военныя цѣли, для чего и было первоначально предположено устроить въ Гаджибейскомъ заливѣ военную гавань съ купеческою пристанью, а на берегу залива поставить крѣпость; однако впослѣдствіи работами, производившимися до шестидесятыхъ годовъ, въ Одесскомъ портѣ были созданы двѣ закрытыя гавани для торговыхъ судовъ: Карантинная—для судовъ заграничнаго плаванія и Практическая—для каботажныхъ судовъ.

Торговый флотъ до половины XIX столѣтія пользовался или военными гаванями или, по преимуществу,—естественными гаванями—устьями рѣкъ; по незначительнымъ размѣрамъ своимъ парусныя суда довольствовались небольшою глубиною входовъ въ рѣки, а условія торговаго судоходства того времени не требовали какихъ

либо сложныхъ и цѣнныхъ устройствъ во внутренней части порта; поэтому работы въ Прибалтійскихъ, напр., портахъ сводились къ ремонту сооруженій, уже возведенныхъ до присоединенія Прибалтійскаго края къ Россіи, или лишь къ поддержанію необходимой глубины во входахъ въ гавани.

Со второй половины XIX столѣтія замѣна паруснаго торговаго флота паровымъ, развитіе желѣзнодорожной сѣти и пароходства на внутреннихъ водныхъ путяхъ кореннымъ образомъ измѣнили характеръ требованій, предъявляемыхъ къ нашимъ приморскимъ торговымъ портамъ: увеличеніе размѣровъ паровыхъ судовъ вызвало необходимость въ большой глубинѣ какъ во входахъ въ порты, такъ и въ самыхъ портахъ, новые желѣзнодорожные пути сообщенія и возрастаніе нашего участія въ международныхъ торговыхъ сношеніяхъ способствовали открытію новыхъ пунктовъ для отпускной и привозной морской торговли и увеличенію пропускной способности портовъ, а усиленіе грузооборота и измѣнившійся характеръ грузовыхъ операцій въ портахъ потребовали благоустройства внутренней ихъ части, а именно пристаней, перегрузочныхъ приспособленій, рельсовыхъ и иныхъ портовыхъ путей, навѣсовъ, складовъ и т. п.

Подъ вліяніемъ этихъ новыхъ явленій во второй половинѣ XIX столѣтія, еще въ царствованіе Императора Александра II, было приступлено къ нѣкоторымъ капитальнымъ работамъ по улучшенію нашихъ торговыхъ портовъ.

Наиболѣе крупными изъ этихъ работъ были переустройство главнаго на югѣ Россіи Одесскаго порта и предпринятое устройство С.-Петербургскаго Морского канала.

Имѣвшіяся *въ Одесскомъ портѣ* Карантинная и Практическая гавани, при постоянно возраставшемъ торговомъ значеніи Одессы, уже въ началѣ шестидесятыхъ годовъ оказывались недостаточными для быстраго производства грузовыхъ операцій. Незначительность защищенной площади и недостаточная глубина воды въ гаваняхъ за-

ставляли производить нагрузку и выгрузку на открытомъ рейдѣ, что влекло за собою большую потерю времени и частыя аваріи судовъ. Эти причины побудили къ производству капитальныхъ работъ для улучшенія и расширенія Одесскаго порта. Предпринятыя съ 1866 года работы, къ 1881 году были почти закончены, при чемъ на отпущенные свыше 9 милліоновъ рублей впереди Карантинной и Практической гаваней устроенъ закрытый рейдъ, защищенный продолженіемъ Карантиннаго мола и новымъ волноломомъ, во внутренней части порта увеличено протяженіе набережныхъ и добавлена еще одна, такъ называемая „Новая“ гавань, многія старыя сооруженія перестроены изъ свайныхъ типовъ по болѣе долговѣчнымъ типамъ изъ камня и бетона, а также произведены дноуглубительныя работы, при чемъ часть Карантинной гавани углублена отъ 18 до 24 футъ, Практическая—отъ 8 до 15 ф. и часть Новой гавани—до 26 футъ; кромѣ того приступлено было къ замощенію набережныхъ и подъѣздныхъ путей и устроена вѣтвь желѣзной дороги для соединенія порта съ главной линіей.

Сооруженіе *С.-Петербургскаго Морского канала*, съ привозною при немъ гаванью, предпринятое въ концѣ семидесятыхъ годовъ и законченное въ царствованіе Императора Александра III, имѣло цѣлью обращеніе рѣчного Петербургскаго порта въ морской для непосредственной перегрузки на морскія суда товаровъ, идущихъ по оканчивающимся въ Петербургѣ желѣзнымъ дорогамъ и внутреннимъ водянымъ путямъ. Благодаря этому каналу, великій волжскій путь, непрерывный на всемъ протяженіи отъ Астрахани до Петербурга, получилъ выходъ въ открытое море.

Оконченный въ 1884 году и торжественно открытый 15 мая 1885 года, въ присутствіи въ Бозѣ почивающаго Государя Императора Александра III, Морской каналъ (длиною 26½ вер. отъ Кронштадта до Невы, съ вѣтвью въ 3½ версты къ Емельяновкѣ и углубленіемъ на 1½ вер. стрежня въ самой рѣкѣ Невѣ), на сооруженіе котораго затрачено было около 13 милліоновъ рублей, образовалъ

новый 22-футовый фарватеръ для входа судовъ съ моря въ рѣку Неву, въ то время какъ на бывшемъ главномъ ходѣ („Большомъ корабельномъ фарватерѣ“) имѣлось не болѣе 9 футъ глубины.

Кромѣ этихъ двухъ наиболѣе крупныхъ работъ, въ другихъ нашихъ портахъ, въ періодъ времени, предшествовавшій вступленію на Престолъ Императора Александра III, производились сравнительно незначительныя работы.

Образованіе временной комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ.

Уже къ-концу семидесятыхъ годовъ начало выясняться экономическое значеніе многихъ пунктовъ нашихъ морскихъ побережій и назрѣла необходимость производства многочисленныхъ и крупныхъ портовыхъ работъ, но дѣятельность по переустройству портовъ въ то время была сильно ограничена размѣромъ отпускавшихся на это денежныхъ средствъ.

Надлежаще широкое развитіе портово-строительнаго дѣла получило только въ царствованіе въ Бозѣ почивающаго Императора Александра III. Въ 1883 г. Министромъ Путей Сообщенія представлена была на Высочайшее благовоззрѣніе особая записка, въ которой изложенъ общій планъ неотложности постепеннаго улучшенія торговыхъ портовъ Имперіи въ теченіе ближайшихъ 10—15 лѣтъ. На запискѣ этой, 1 іюня 1883 года, Собственною Его Императорскаго Величества Государя Императора Александра III рукою начертано: „***Очень надѣюсь что Министръ Финансовъ найдетъ возможнымъ дать средства на столь необходимыя сооруженія***“. Съ этого времени послѣдовало разрѣшеніе цѣлаго ряда крупныхъ работъ для улучшенія торговыхъ портовъ, открытый въ 1883—85 г.г. на изложенныя потребности кредитъ достигалъ 23 милліоновъ рублей, а въ 1885 году на портовыя работы было впервые отпущено, по расходной смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія, свыше 6.000.000 рублей.

Размѣры такихъ ассигнованій денежныхъ средствъ указывали на обширность и сложность предстоявшей

Министерству Путей Сообщенія задачи по исполненію предпринятыхъ работъ. Между тѣмъ столь широкое развитіе портоваго дѣла не было предусмотрѣно существовавшей до того времени организаціей Вѣдомства Путей Сообщенія: въ немъ не было ни особаго центральнаго учрежденія для руководства портовымъ дѣломъ, ни особыхъ мѣстныхъ постоянныхъ учрежденій, къ обязанности которыхъ относилось бы не только производство новыхъ работъ въ портахъ, но и ремонтное содержаніе оконченныхъ постройкой сооруженій, и систематическое удовлетвореніе предъявляемыхъ къ портамъ требованій.

Въ виду сего въ 1885 году, на особо отпущенныя съ Высочайшаго соизволенія средства, въ составѣ Министерства Путей Сообщенія учреждена была особая „*Временная Комиссія по устройству коммерческихъ портовъ*“ съ техническимъ и административно-распорядительнымъ при ней отдѣлами.

Предсѣдательствованіе въ Комиссіи возложено было на Директора Департамента Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, въ составъ же Комиссіи, кромѣ членовъ отъ Министерства Путей Сообщенія, вошли также представители Министерствъ Морскаго, Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ и Государственнаго Контроля. Съ этого времени какъ общее руководство строительными работами и хозяйственно-распорядительной дѣятельностью въ портахъ мѣстныхъ чиновъ Вѣдомства Путей Сообщенія, такъ и разработка проектовъ и новыхъ предположеній въ области портоваго дѣла, сосредоточились въ названной Комиссіи.

Съ образованіемъ въ составѣ Министерства Путей Сообщенія особаго органа—Комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ, — дѣятельность Министерства въ области сооруженія новыхъ портовъ, переустройства и капитальнаго ремонта существовавшихъ и общаго надзора за портами значительно расширилась.

Обширныя работы, предпринятыя Министерствомъ Путей Сообщенія въ портахъ за періодъ времени съ 1881 года по 1894 годъ можно раздѣлить на работы,

произведенныя: а) въ сѣверныхъ портахъ и б) въ южныхъ портахъ.

А. Въ сѣверныхъ портахъ.

Архангельскъ. Въ 1883 году Архангельскій Губернаторъ во всеподданнѣйшемъ отчетѣ подробно коснулся препятствій, испытываемыхъ судоходствомъ въ Архангельскомъ портѣ, которыя обременяли отпускную торговлю излишними и весьма значительными накладными расходами. Препятствія эти состояли въ обмелѣніи рѣки С. Двины у самаго Архангельска, между городской и Соломбальской гаванями, около острова Моисеева, и двухъ другихъ, составлявшихъ баръ въ устьѣ рѣки, противъ Мудьюгскаго острова и селенія Лапоминки. Обмелѣніе у Моисеева острова заставляло морскія суда останавливаться въ Соломбальской гавани, куда товары доставлялись изъ городскихъ буяновъ на баркахъ, съ ежегодными накладными расходами по этой добавочной перевозкѣ не менѣе какъ 35.000 руб. Съ другой стороны недостаточная глубина на Мудьюгскомъ и Лапоминскомъ барахъ (всего лишь 14 футъ при среднемъ приливѣ) заставляла глубоко сидящія морскія суда нанимать при выходѣ изъ порта мелкія суда, для погрузки на нихъ части товаровъ, и затѣмъ уже догружаться на рейдѣ.

Помимо немалыхъ опасностей, такая перегрузка была причиной большихъ убытковъ (до 200.000 руб.) для города Архангельска, такъ какъ фрахты на Архангельскъ были значительно выше, чѣмъ на порты Онегу и Сороки въ Бѣломъ морѣ.

Въ упомянутомъ отчетѣ Архангельскаго Губернатора было между прочимъ указано, что Архангельскій Комитетъ торговли и мануфактуръ вошелъ въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о необходимости улучшенія Архангельскаго порта.

Противъ этого мѣста отчета Императоръ Александръ III Собственноручно изволилъ начертать слова *„Весьма желательно ускорить это дѣло“*.

Въ виду сего Министерствомъ Путей Сообщенія были разработаны предположенія объ улучшеніи судоходныхъ условій Архангельскаго порта и Высочайше утвержденнымъ 16 февраля 1887 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта на улучшеніе Архангельскаго порта назначено было единовременно 450.000 руб., и кромѣ того ежегодно на дѣйствіе землечерпательнаго каравана по 25.000 руб. Въ 1888 году пріобрѣтена для Архангельска землечерпательная машина, шаланды и два буксирныхъ парохода, а вслѣдъ за симъ было приступлено къ землечерпательнымъ и выправительнимъ работамъ, для устраненія всѣхъ указанныхъ выше недостатковъ порта.

Работы были закончены въ 1891 г., при чемъ прорыты три морскихъ канала, глубиною, при среднемъ приливѣ въ 21 футъ. Одинъ каналъ длиною 2 версты прошелъ черезъ такъ называемый Березовый баръ, второй длиною 400 с. по рѣкѣ Маймаксѣ, рукаву С. Двины. Кромѣ того у г. Архангельска противъ Моисеева острова прорытъ третій каналъ, длиною 2 версты, глубиною 20 ф. при приливѣ.

Съ тѣхъ поръ городскія гавани стали доступны для морскихъ судовъ.

С.-Петербургъ.

Устройство С.-Петербургскаго морскаго канала было предпринято въ концѣ семидесятыхъ годовъ и Высочайше утвержденнымъ, 13 іюня 1880 г., Положеніемъ Комитета Министровъ, было отпущено на устройство С.-Петербургскаго морскаго канала и Гутуевскаго коммерческаго порта около 12.000.000 рублей.

Первоначально глубина канала проектировалась въ 20 футъ, но въ скоромъ времени оказалось, что такая глубина недостаточна для доступа всѣхъ посѣщавшихъ Кронштадтъ коммерческихъ судовъ. Поэтому Высочайше утвержденнымъ, въ Бозѣ почивающимъ Государемъ Императоромъ Александромъ III, 7 августа 1882 года Положеніемъ Комитета Министровъ рѣшено было довести глубины какъ С.-Петербургскаго морскаго канала, такъ и Гутуевскаго порта до 22-хъ футовъ, на что и было отпущено 973.000 рублей.

Еще ранѣе сего, а именно 26 февраля 1882 года удостоилось Высочайшаго утвержденія Положеніе Комитета Министровъ объ устройствѣ Путиловской желѣзной дороги, съ мостомъ черезъ Екатерингофскую рѣчку, каковая дорога и по настоящее время служитъ соединеніемъ рельсовыхъ путей С.-Петербургскаго порта съ желѣзнодорожной сѣтью Имперіи. Такимъ образомъ въ самомъ началѣ Царствованія въ Бозѣ почивающаго Императора Александра III, имъ было положено основаніе къ общему благоустройству С.-Петербургскаго порта.

Къ 1884 году почти всѣ работы какъ по устройству морского канала и Гутуевскаго порта, такъ и по доведенію глубины канала и порта до 22 футъ были окончены, оставалась лишь несдѣланною небольшая часть землечерпательныхъ работъ.

Но портъ все еще не могъ считаться благоустроеннымъ, такъ какъ при наличіи привозной гавани не существовало отпускного порта.

Вслѣдствіе сего по Высочайше утвержденному 27 марта 1884 года мнѣнію Государственнаго Совѣта, на устройство отпускного порта при С.-Петербургскомъ морскомъ каналѣ отпущено было 2.500.000 руб., но кредиты эти въ продолженіе слѣдующихъ лѣтъ не были обращены непосредственно на осуществленіе намѣченной цѣли, такъ какъ въ особомъ Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ Министра Путей Сообщенія изъ представителей Министерствъ Морскаго, Финансовъ и Путей Сообщенія, С.-Петербургскаго Градоначальства, Городскаго Управленія и биржеваго купечества, выяснилось, что С.-Петербургскій портъ нуждается въ коренномъ улучшеніи. Съ этой цѣлью было рѣшено прежде всего предпринять углубленіе мѣстъ стоянки судовъ въ Невѣ, расчистку отмели у биржевой стрѣлки и подходовъ къ таможеннымъ пакгаузамъ, къ складочнымъ буянамъ и къ набережнымъ Невы.

На исполненіе этихъ неотложныхъ улучшеній Высочайше разрѣшено, 5 іюля и 11 октября 1885 г., позаим-

ствовать временно 230.000 р. изъ кредита, отпущеннаго на устройство приспособленій для нагрузки на суда отпускныхъ товаровъ.

На ряду съ этимъ послѣдовало Высочайшее соизволеніе на заимствованіе изъ того же кредита 25.000 руб. для расчистки банокъ на маломъ Кронштадтскомъ рейдѣ. Исполненіе же первоначально предположенныхъ работъ было отложено впредь до пересмотра и пересоставленія проекта приведенія Петербургскаго порта въ соотвѣтствіе съ нуждами отпускной торговли. На счетъ отпущенныхъ въ 1886 г. 500.000 рублей произведено было, съ Высочайшаго соизволенія, углубленіе водной полосы, прилегающей къ морскому каналу въ части его, прорѣзающей Канонерскій островъ, для приспособленія этой полосы къ стоянкѣ морскихъ судовъ, а на отпущенную въ 1888 г. сумму 190.000 р. согласно Высочайше утвержденному 27 декабря 1888 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта, устроены были въ каналѣ деревянныя пристани и навѣсы для нуждъ отпускной торговли.

Наконецъ въ 1890 году, по Высочайше утвержденному мнѣнію Государственнаго Совѣта, разрѣшено было употребить 350.000 р. на постройку 4 деревянныхъ навѣсовъ, протяженіемъ до 175 пог. саж., деревянной свайной набережной и на устройство барочной гавани, площадью около 20.000 кв. саж., съ уширеніемъ до 70 саж. прилегающей къ этой гавани части Южной дамбы.

Этимъ кончается рядъ портовыхъ работъ, въ Петербургѣ, предпринятыхъ въ царствованіе въ Бозѣ почивающаго Императора Александра III. Въ остальные годы этого царствованія производилась разработка предположеній объ устройствѣ лѣсныхъ складовъ въ Петербургскомъ портѣ, осуществленіе которыхъ началось лишь въ 1896 году.

Ревельскій портъ получилъ особо выдающееся значеніе для нуждъ торговаго судоходства съ открытіемъ въ 1870 г. Балтійской желѣзной дороги; вслѣдствіе сего Ревель.

въ Министерствѣ Путей Сообщенія стали разрабатываться проекты улучшенія Ревельскаго порта и въ 1879 году былъ утвержденъ проектъ на сумму 2.450.000 рублей.

Въ виду обременительности принятія названнаго расхода полностью на средства Государственнаго Казначейства, Министерство Финансовъ нашло возможнымъ ассигновать лишь 738.228 руб. на выполненіе части составленнаго проекта, а именно постройки одного бассейна, расположеннаго въ сѣверо-восточной части порта и устройства вокругъ него разгрузочныхъ площадей.

Работа эта была передана для исполненія Ревельскому Биржевому Комитету, по контракту отъ 26 сентября 1880 года, и исполнена въ періодъ времени съ 25 октября 1880 г. по 1 января 1886 года.

Вслѣдъ за окончаніемъ этихъ работъ и въ виду отказа Морского вѣдомства произвести капитальный ремонтъ больверковъ, поднятъ былъ вопросъ о дальнѣйшемъ улучшеніи порта согласно первоначально утвержденному проекту.

Совѣтъ Министерства Путей Сообщенія, разсмотрѣвъ подробно этотъ вопросъ, призналъ необходимымъ немедленно исполнить въ Ревельскомъ портѣ цѣлый рядъ улучшеній, а именно:

1) Произвести коренное исправленіе больверковъ на средства Министерства Путей Сообщенія.

2) Устроить, до исполненія общаго проекта переустройства гавани, 100 пог. саж. каменныхъ набережныхъ, взамѣнъ деревяннаго моста Викторіи.

3) Углубить землечерпаніемъ, до глубины 25 ф. ниже ординара, водную площадь впереди устраиваемой каменной набережной, и

4) Устроить по продолженію сѣвернаго больверка волноломъ длиною до 100 саж. для защиты входа и новаго бассейна отъ волненія.

Исполненіе означенныхъ работъ утверждено въ окончательной формѣ въ іюнѣ 1886 года и было равнымъ образомъ предоставлено Ревельскому Биржевому Комитету за 465.329 рублей.

Исправленіе сѣвернаго больверка начато въ 1886 г. и окончено въ 1889 г. Исправленіе восточнаго больверка продолжалось отъ 1887 до 1889 года, исправленіе же южнаго больверка начато было лишь въ 1888 году и продолжалось до осени 1889 года. Постройка набережныхъ, начатая въ 1887 году, была также закончена въ 1889 году.

Землечерпательныя работы производились въ періодъ 1887—1889 г.г. въ количествѣ 8.094 куб. саж., причемъ углублена площадь между южнымъ больверкомъ и набережною Викторіи до 25 футъ ниже ординара.

Кромѣ названнаго землечерпанія, въ 1888 году Городскимъ Управленіемъ сдѣлано было углубленіе до 18-ти футъ площади между западнымъ больверкомъ и Купеческимъ мостомъ, причемъ вынуто 500 куб. саж.

Наконецъ, въ 1891 г. Управленіемъ работъ порта было произведено землечерпаніе для подчистки образовавшихся въ новомъ бассейнѣ и на площади впереди его наносовъ, причемъ было вынуто около 1.200 куб. саж.

Аренсбургъ.

Въ виду значенія города Аренсбурга, какъ морской санитарной станціи, явилась необходимость устроить въ немъ пристань для удобнаго причала судовъ, такъ какъ пароходамъ приходилось, не доѣзжая 7-ми верстъ до Аренсбурга, останавливаться на рейдѣ, передавая пассажировъ и грузъ на мелкія суда или лодки, что, помимо опасности въ бурную погоду, представляло значительныя неудобства и затрудненія. Поэтому въ Министерствѣ Путей Сообщенія былъ составленъ проектъ устройства дамбы у мыса Ромассаръ, какъ сооруженія, наиболѣе достигающаго цѣли обезпеченія удобнаго сообщенія съ г. Аренсбургомъ.

Въ 1891 году сдѣланы были подготовительныя работы, а въ слѣдующемъ 1892 году было начато самое сооруженіе. Дамба, протяженіемъ около 170 саж., была закончена постройкой въ 1894 г., и обошлась въ 160.000 рублей.

Рига.

Въ Рижскомъ портѣ въ царствованіе въ Бозѣ почивающаго Императора Александра III были продолжены

и закончены начатыя въ предыдущее царствованіе выправительныя работы по регулированію устья р. Западной Двины.

Въ 1881 и 1882 г.г. построены продольная дамба—отъ Кенгерагге черезъ Грапенгольмъ до острова Свиргзденгольма, поперечная дамба (траверсъ) отъ предыдущей дамбы до острова Фогельгольма, запруда между островомъ Фогельгольмомъ и берегомъ Вибертсгольма, полузапруда у Фокенгофа, Бенингофская полузапруда съ продольною дамбою отъ головы по направленію къ острову Люцаусгольму, запруда въ Бенкенгольмскомъ рукавѣ, больверкъ впереди Андреевскаго острова, запруда въ рукавѣ между Ниж. Подераа и Безымяннымъ островомъ и двѣ полузапруды при Безымянномъ островѣ изъ каменной наброски.

Въ 1883 году закончены постройкой система полузапрудъ и береговыя укрѣпленія при островахъ Фридрихъ и Муйшенгольмъ, продольная направляющая и струераздѣльная плотина ниже Шустергольма. Кромѣ вышеприведенныхъ сооруженій къ 1883 г. были произведены еще землечерпательныя работы, при чемъ въ 1881, 1882 и 1883 годахъ была исполнена самая значительная часть всего ряда проектированныхъ работъ. За три названные года израсходованная на землечерпаніе сумма составляетъ 45.000 рублей, всего же было отпущено на землечерпаніе съ 1877 по 1883 г. 72.000 руб. Результаты произведенныхъ въ періоды 1875—1885 г. г. выправительныхъ работъ выразились въ слѣдующемъ:

1) Спрямленъ и уширенъ стрежень въ части рѣки отъ Кенгерагге до желѣзнодорожнаго моста, съ доведеніемъ наименьшей въ немъ глубины съ 6½ до 10 футовъ.

2) Углубленъ безъ помощи землечерпанія перекатъ „Верхнее Дрогде“, противъ Вер. Подераа, съ 14 на 16½ ф. (дальнѣйшее углубленіе до 17—17½ футовъ произведено въ 1885 г. зимлечерпательницею Рижскаго Биржевого Комитета).

3) Спрямленъ стрежень при островѣ Фогельгольмѣ

съ проложеніемъ струи въ лѣвый рукавъ между Волерсгофомъ и островомъ.

4) Выправлена часть рѣки противъ острова М. Илькенешъ съ проложеніемъ стрежня въ прорытый на 2-хъ футовой западной отмели подводный каналъ длиною 530 саж. и шириною 40 саж.

5) Глубина на барѣ увеличена съ 18 до 20 футъ.

По окончаніи описаннаго періода работъ, въ 1883 г. особой назначенной для освидѣтельствованія работъ Комиссіей признана была необходимость въ дальнѣйшемъ производствѣ землечерпанія въ помощь дѣйствію выправительныхъ сооруженій. Кромѣ того было признано необходимымъ продолжить работы по улучшенію устья рѣки Западной Двины.

Съ этой цѣлью въ 1883 году былъ составленъ проектъ новыхъ работъ на сумму 1.430.000 руб. *), при чемъ, въ дополненіе къ имѣвшимся уже даннымъ и опыту предшествовавшихъ работъ, произведены были новыя подробныя изысканія. За симъ 25 февраля 1885 г. воспослѣдовало Высочайшее повелѣніе объ отпускѣ изъ средствъ Государственнаго Казначейства 1.430.000 руб. на новыя работы въ Рижскомъ портѣ, съ распредѣленіемъ этой суммы на 8 лѣтъ, и въ іюлѣ 1885 г. уже было приступлено къ этимъ работамъ.

Работы состояли въ общихъ чертахъ въ слѣдующемъ,

1) въ укрѣпленіи поверхностей и откосовъ дамбъ: построенныхъ въ 1876—1883 г.г.;

2) въ устройствѣ новыхъ выправительныхъ сооруженій,

и 3) въ производствѣ землечерпательныхъ работъ для выправленія фарватера при постройкѣ продольныхъ дамбъ.

Произведенными въ пятилѣтіе 1885—89 г.г. упомянутыми выше работами вполнѣ достигнута имѣвшаяся въ виду цѣль работъ: окончательно выправленъ и углубленъ стрежень рѣки въ части ея выше желѣзнодорож-

*) Первый рядъ работъ, законченныхъ въ 1883 году, потребовалъ расхода около 2.000.000 рублей.

наго моста, произведено при посредствѣ землечерпанія и выправительныхъ сооруженій углубленіе стрежня ниже желѣзнодорожнаго моста и укрѣплены въ необходимыхъ мѣстахъ берега рѣки. Регуляціонныя работы въ верхней части р. Западной Двины, т. е. между островомъ Даленъ и желѣзнодорожнымъ мостомъ, можно было считать въ 1889 г. совершенно оконченными. Въ нижней же части рѣки, на основаніи постоянно производившихся во время работъ изысканій и наблюденій, выяснилась необходимость произвести еще рядъ дноуглубительныхъ и регуляціонныхъ работъ, въ видахъ доставленія коммерческимъ морскимъ судамъ возможности безпрепятственно и безъ перегрузки слѣдовать къ главнымъ центрамъ дѣятельности Рижскаго порта.

Въ 1890 г. былъ выработанъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія подробный проектъ такого закончанія выправленія рѣки Западной Двины въ предѣлахъ ея отъ желѣзнодорожнаго моста до устья, по которому стоимость дополнительныхъ работъ была исчислена въ 1.700.000 рублей.

Высочайше утвержденнымъ 19 февраля 1890 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта ассигнована была на работы по улучшенію устьевъ р. Западной Двины вышеупомянутая сумма 1.700.000 руб.

Работы были переданы для исполненія Рижскому Биржевому Комитету.

Либава. Въ Либавскомъ портѣ можно отмѣтить два періода большихъ портовыхъ работъ, производившихся во время царствованія Блаженныя Памяти Императора Александра III.

Первый періодъ составляетъ исполненіе начатыхъ въ 1878 году работъ по улучшенію Либавскаго порта.

Комитетъ Министровъ Высочайше утвержденнымъ 12 ноября 1877 г. журналомъ постановилъ предоставить Министру Путей Сообщенія заключить договоръ съ Обществомъ Либаво-Роменской желѣзной дороги на производство новыхъ работъ въ Либавскомъ портѣ, въ силу

чего 28-го февраля 1878 года названный договоръ на сумму 5.236.473 руб. и былъ заключенъ.

Проектированныя работы состояли:

1) въ устройствѣ волнолома изъ трехъ частей, длиною въ 600 саж., и постановкѣ двухъ маяковъ на головахъ волнолома;

2) въ перестройкѣ и удлиненіи существовавшихъ ранѣе моловъ;

3) въ землечерпаніи, количествомъ до 112.000 куб. саж., для углубленія до 24 футъ канала черезъ баръ и до 22-хъ футъ гавани и ковша;

4) въ постройкѣ новыхъ набережныхъ въ ковшѣ и перестройкѣ старыхъ въ гавани, и

5) въ оборудованіи набережныхъ, въ устройствѣ мостовыхъ и укрѣпленіи морского берега.

Во время послѣдующаго засимъ исполненія проекта были въ немъ сдѣланы нѣкоторыя измѣненія, такъ что, въ общихъ чертахъ, исполненныя работы могутъ быть подраздѣлены на слѣдующія:

1) передѣлка набережныхъ въ гавани на протяженіи 1.375 пог. саж. (исполнена въ 1879—1886 г.г.);

2) постройка набережныхъ въ ковшѣ и каналѣ (1882—1885 г.г.);

3) исправленіе моловъ (1884—1885 г.г.);

4) укрѣпленіе территоріи между Западной набережной ковша и моремъ (1882—1885 г.г.);

5) землечерпаніе въ гавани, морскомъ каналѣ, въ ковшѣ и на барѣ (1878—1886 г.г.).

6) устройство мостовыхъ (1881—1887 г.г.);

7) проведеніе въ портъ желѣзной дороги, сооруженіе моста черезъ каналъ, постройка пакгаузовъ и проч. (1878—1882 г.г.).

Стоимость работъ, произведенныхъ въ Либавѣ съ 1877 по 1887 годъ составляетъ 2.867.000 р., такъ какъ постройка волнолома была отмѣнена въ виду сомнѣнія въ пользѣ такового.

Не смотря на цѣлый рядъ улучшеній, Либавскій портъ къ 1887 году находился все еще въ весьма неудовлетво-

рительномъ состояніи, глубина порта и входа была недостаточна, водная площадь и протяженіе набережныхъ не удовлетворяли требованіямъ торговли, оборудованіе набережныхъ было неудовлетворительно.

Со времени изысканій, произведенныхъ въ 1879—1880 г.г., и до 1883 года было составлено послѣдовательно три проекта переустройства порта, для разсмотрѣнія которыхъ назначена была въ 1883 году особая Комиссія. Комиссія эта выработала новый проектъ улучшенія Либавскаго порта въ слѣдующемъ объемѣ и суммахъ:

	НА СУММУ:
удлиненіе южнаго мола съ устройствомъ головы и оборудованіемъ . .	2.900.000 руб.
устройство бакеновъ и маяка . . .	27.000 „
пріобрѣтеніе землечерпательныхъ и землеотвозныхъ средствъ	340.000 „
углубленіе рейда	200.000 „
углубленіе канала между молами и гаванью	80.000 „
устройство портовой площади и мостовыхъ	80.000 „
укрѣпленіе откосовъ	30.000 „
устройство бунъ	200.000 „
устройство казармъ	40.000 „
отчужденіе земель	300.000 „
устройство рельсоваго пути на южной набережной гавани	150.000 „
укрѣпленіе морского берега . . .	100.000 „
правительственный надзоръ	115.000 „
непредвидѣнные расходы	680.000 „
Всего	5.242.000 руб.

Въ декабрѣ 1884 года Министерство Путей Сообщенія вошло съ представленіемъ въ Государственный Совѣтъ по вопросу объ осуществленіи этого проекта и въ ноябрѣ 1885 года послѣдовало разрѣшеніе этихъ работъ на сумму 5.000.000 рублей.

Засимъ, для окончательнаго рѣшенія вопроса о мѣрахъ къ улучшенію Либавскаго порта всѣ предложенные проекты были вновь разсмотрѣны въ 1885—1886 г.г. въ Совѣтѣ Министерства, который отдалъ предпочтеніе системѣ моловъ предъ устройствомъ волнолома.

По окончательномъ выясненіи требовавшихся измѣненій проекта, стоимость выполненія проекта опредѣлилась въ 7.750.000 руб., но и послѣ сего проектъ былъ еще подвергнутъ Министерствомъ Путей Сообщенія новымъ измѣненіямъ, пока, наконецъ 5 декабря 1889 г. Министромъ Путей Сообщенія не было внесено особое представленіе объ ассигнованіи 9½ милл. рублей на новыя работы въ Либавскомъ портѣ.

Высочайше утвержденнымъ 19 февраля 1890 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта положено было ассигновать на переустройство собственно коммерческаго порта 8.850.000 руб. и въ томъ же 1890 году приступлено было къ выполненію этой весьма обширной задачи.

Въ составъ работъ входили:

1) удлиненіе Южнаго мола коммерческаго порта на 434 пог. саж.,

2) продолженіе существовавшаго ковша на 200 пог. саж. съ устройствомъ въ ковшѣ и въ его продолженіи 520 пог. саж. новыхъ набережныхъ;

3) устройство со стороны рейда 450 пог. саж. набережныхъ и сопряженіе этихъ набережныхъ съ берегомъ и

4) производство земляныхъ и землечерпательныхъ работъ съ цѣлью: устройства портовой территоріи у ковша, углубленія ковша и вырытія его продолженія, углубленія Морского канала, водной полосы передъ рейдовою набережною и углубленія части рейда.

Въ томъ же 1890 году, почти одновременно съ работами коммерческаго порта, приступлено было къ исполненію большихъ работъ по устройству внѣшнихъ сооруженій аванпорта Либавскаго Военнаго порта, состоящихъ изъ двухъ волноломовъ и Сѣвернаго мола, общей длиной въ 2.082 пог. саж.

Кромѣ перечисленныхъ работъ, послѣ устройства Коммерческаго и Военнаго аванпортовъ былъ построенъ раздѣляющій эти аванпорты молъ.

Работы, производившіяся въ Либавѣ въ періодъ времени съ 1890 по 1894 годъ, представляютъ выдающійся интересъ по ихъ размѣрамъ, быстротѣ исполненія, примѣненію большого числа механическихъ приспособленій о новизнѣ новыхъ пріемовъ работъ.

Б. Въ южныхъ портахъ.

Одесса.

Благодаря произведеннымъ въ теченіе времени съ 1866 и по 1881 годъ строительнымъ работамъ, Одесскій портъ, къ началу царствованія въ Бозѣ почивающаго Императора Александра III-го являлся наиболѣе благоустроеннымъ среди другихъ русскихъ портовъ, но уже къ 1885 году оказалось необходимымъ дальнѣйшее его улучшеніе. Съ этой цѣлью въ Министерствѣ Путей Сообщенія былъ выработанъ проектъ, по коему предполагалось выполнить нижеслѣдующія работы: 1) переустроить бакалейную набережную, 2) спланировать и вымостить набережныя новой гавани и подъѣзды къ ней, 3) укрѣпить восточную сторону Карантиннаго мола, 4) приспособить внѣшнюю сторону Военнаго мола для причала и грузки судовъ съ углубленіемъ въ гавани воднаго пространства у этого мола, 5) углубить Карантинную гавань до 24 футъ, гавань у новаго мола до 21 фута, а Практическую гавань до 16-ти и входа въ нее до 17½ футъ. Высочайше утвержденнымъ 12 іюня 1885 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта перечисленныя выше работы были разрѣшены съ отпускомъ на производство оныхъ 1.488.181 руб.

Когда изложенныя выше работы заканчивались въ Одесскомъ портѣ, значительный привозъ въ этотъ портъ нефтяныхъ и угольныхъ грузовъ, въ связи съ недостаточностью мѣста для ихъ размѣщенія, обусловилъ необходимость постройки двухъ отдѣльныхъ гаваней: одну—предназначавшуюся для нефтяныхъ, а другую—для угольныхъ грузовъ. Вопросъ этотъ былъ подробно разсмотрѣнъ

на мѣстѣ еще въ 1883 и 1884 г.г. особыми Комиссіями, и въ Министерствѣ Путей Сообщенія разработанъ былъ къ 1889 г. проектъ слѣдующихъ устройствъ: 1) нефтяной гавани у такъ называемой „Пересыпи", съ огражденіемъ ея дамбою, на протяженіи 450 п. с., и примкнутымъ къ дамбѣ моломъ, длиною 120 пог. саж., съ одновременнымъ устройствомъ у корня дамбы портовой площади и въ конечной части дамбы, а также на внутренней сторонѣ мола каменныхъ набережныхъ, длиною 315 пог. саж.; 2) укрѣпленія различнаго типа обдѣлками остальной линіи дамбы, мола и портовой территоріи, съ углубленіемъ воднаго пространства передъ концомъ дамбы и мола до 22 фут., и 3) угольной гавани между Военнымъ и Новымъ молами, съ устройствомъ каменныхъ набережныхъ, протяженіямъ 176 пог. саж., портовой площади и, кромѣ того, съ углубленіемъ гавани до 22 футъ.

Опредѣленная проектомъ стоимость работъ устройства въ Одесскомъ портѣ нефтяной гавани выразилась въ цифрѣ 1.317.000 руб. и угольной гавани въ 541.183 р. съ прибавленіемъ же къ этимъ суммамъ расходовъ на рабочія приспособленія и на содержаніе администраціи, общая стоимость сооруженія этихъ гаваней опредѣлилась въ суммѣ 2.323.000 рублей.

По внесеніи въ Государственный Совѣтъ представленія объ отпускѣ изъ казны упомянутой суммы на работы по устройству въ Одесскомъ портѣ нефтяной и угольной гаванеи, Государственный Совѣтъ, по Высочайше утвержденному 7-го іюля 1889 года мнѣнію, призналъ возможнымъ отпустить Министерству Путей Сообщенія лишь 1.500.000 руб. на устройство собственно нефтяной гавани, отложивъ вмѣстѣ съ тѣмъ постройку угольной гавани до болѣе благопріятнаго времени.

Кромѣ того, въ цѣляхъ поддержанія навигаціи въ зимнее время, въ виду неоднократно повторявшихся замерзаній Одесскаго рейда, въ Министерствѣ Путей Сообщенія уже въ 1891 г., въ числѣ прочихъ намѣченныхъ имъ мѣропріятій относительно дальнѣйшаго развитія этого порта, возникла

БИБ

мысль о пріобрѣтеніи для названнаго порта парохода-ледокола, могущаго служить въ зимнее время для привода въ портъ и вывода изъ онаго судовъ, а также для буксировки судовъ и въ лѣтнее время, когда въ томъ встрѣтится надобность. Мѣропріятіе это, служащее для устраненія, въ предѣлахъ возможности, прекращенія навигаціи въ Одесскомъ портѣ въ зимнее время и избавляющее въ то же время торговлю отъ значительныхъ потерь, было осуществлено лишь въ послѣдующее время.

Благодаря развитію сѣти южныхъ желѣзныхъ дорогъ и установленію пароходныхъ сообщеній съ заграничными и внутренними Азово-Черноморскими портами, а также и съ дальнимъ востокомъ, Одесскій портъ въ восьмидесятыхъ годахъ сталъ быстро развиваться въ торговомъ отношеніи, послѣдствіемъ чего явилось переполненіе его портовыхъ территорій и набережныхъ разнаго рода грузами. Обстоятельство это, въ связи съ необходимостью, въ виду тѣсноты Одесскаго порта, соблюденія очереди нагрузки и разгрузки судовъ, вызывало излишніе накладные расходы за простой судовъ, ложившіеся тяжкимъ бременемъ на нашу отпускную торговлю.

Подобный ненормальный порядокъ вещей въ Одесскомъ портѣ, занявшемъ на нашемъ Азово-Черноморскомъ побережьѣ первенствующее, въ торговомъ отношеніи, положеніе, не могъ не обратить на себя должнаго вниманія Министерства Путей Сообщенія.

Грузооборотъ этого порта, собственно по хлѣбному отпуску, составлявшій за пятилѣтіе съ 1881 по 1885 годъ въ среднемъ по 64.600.000 пудовъ въ годъ, въ слѣдующемъ уже за симъ пятилѣтіи съ 1886 и по 1890 г. увеличился до цифры 93.580.000 пудовъ. Общій же грузооборотъ этого порта, продолжая возрастать, достигъ уже въ 1894 году цифры 300.000.000 пудовъ, въ томъ числѣ хлѣбныхъ грузовъ 217.000.000 пудовъ.

Сознавая, что портовыя сооруженія Одесскаго порта далеко не находятся въ соотвѣтствіи съ развитіемъ его грузооборота, Министерство Путей Сообщенія въ 1893 г. поставило на очередь вопросъ объ общемъ расширеніи

гаваней Одесскаго порта, съ тѣмъ, чтобы въ каждой изъ нихъ сосредоточенъ былъ особый родъ грузовой дѣятельности и чтобы каждая гавань была оборудована спеціальными механическими приспособленіями новѣйшихъ типовъ.

Мысль эта, получившая дальнѣйшую разработку въ послѣдующее послѣ царствованія Императора Александра III-го время и требующая для осуществленія своего весьма значительныхъ денежныхъ средствъ, именно 7.415.000 руб., заключалась главнымъ образомъ въ слѣдующемъ: 1) въ устройствѣ защитнаго волнолома, по направленію отъ угла Нефтяного мола къ головѣ Рейдоваго мола, при общей длинѣ его въ 830 пог. саж., что дало бы возможность получить обширный внутренній рейдъ, площадью около 304.000 кв. саж., гдѣ въ будущемъ можно бы было свободно допустить дальнѣйшее развитіе внутреннихъ портовыхъ устройствъ, въ томъ числѣ и сооруженіе особой угольной гавани, съ территоріями для угольныхъ складовъ; 2) въ устройствѣ внутренняго широкаго мола, вблизи существующихъ хлѣбныхъ складовъ, предназначаемаго исключительно для хлѣбныхъ операцій, съ обдѣлкой его набережными на протяженіи 690 пог. саж., съ надлежащимъ углубленіемъ прилегающей къ нему водной площади и части рейда, съ соединеніемъ этого мола съ желѣзной дорогой помощью металлической эстакады и устройствомъ механическихъ приспособленій для облегченія и ускоренія грузовыхъ операцій съ хлѣбомъ и 3) въ уширеніи и спрямленіи военнаго мола, имѣющаго значеніе для каботажнаго срочнаго пароходства, въ виду расположенія на этомъ молѣ значительнаго числа амбаровъ и большого движенія пассажировъ и экипажей.

Изъясненный проектъ общаго расширенія гаваней Одесскаго порта, намѣченный въ концѣ царствованія Императора Александра III-го лишь въ общихъ, какъ выше уже было сказано, чертахъ, имѣлъ въ виду не только обезпечить Одесскому порту на продолжительный срокъ дальнѣйшее нормальное развитіе его торго-

ваго значенія, но вмѣстѣ съ тѣмъ допускалъ полную возможность безпрепятственнаго, въ случаѣ надобности, дальнѣйшаго расширенія его портовыхъ устройствъ.

Николаевъ и Очаковскій каналъ.

Въ видахъ необходимости улучшенія судоходныхъ условій Николаевскаго порта, торговому развитію котораго препятствовало мелководье Днѣпровско-Бугскаго лимана,—въ 1881 году было, приступлено къ производству изысканій и составленію проектовъ устройства Николаевскаго порта и удобнаго подхода къ нему съ моря.

Въ 1885 г. на отпущенныя для сего изъ казны, на основаніи Высочайше утвержденнаго 15 января того же года мнѣнія Государственнаго Совѣта, денежныя средства въ размѣрѣ 993.000 рублей приступлено было къ производству работъ по сооруженію въ названномъ лиманѣ открытаго Очаковскаго канала, глубиною въ 20 футъ; эти работы были окончены въ іюлѣ 1887 года.

По устраненіи, главнымъ образомъ, мелководья Днѣпровско-Бугскаго лимана, путемъ устройства въ немъ открытаго судоходнаго Очаковскаго канала, Министерство Путей Сообщенія въ 1885 году внесло въ Государственный Совѣтъ разработанный имъ проектъ устройства пристани въ Николаевѣ, стоимостью въ 1.630.000 рублей.

Проектъ этотъ, заключавшійся, главнымъ образомъ, въ устройствѣ каменной набережной, длиною въ 550 саж. и шириною въ 50 саж., съ углубленіемъ воднаго пространства у набережной до 20 футъ, былъ одобренъ Государственнымъ Совѣтомъ и необходимыя на осуществленіе его денежныя средства, въ вышеуказанномъ размѣрѣ, отпущены, согласно Высочайше утвержденному 25-го мая 1885 года мнѣнію Государственнаго Совѣта. Работы по устройству въ Николаевскомъ портѣ пристани, въ видѣ набережныхъ, закончены были въ концѣ 1890 года.

На ряду съ производствомъ таковыхъ работъ Министерство Путей Сообщенія, въ видахъ дальнѣйшаго улучшенія этого порта, признало необходимымъ продолжать постройку устроенной ранѣе въ этомъ портѣ полу-

запруды, а также углубить до 22 фут. двѣ расположенныя въ Бугскомъ и Днѣпрово-Бугскомъ лиманахъ мели (у „Пестрой вѣхи“ и между „Волошской и Русской“ косами). Потребныя на осуществленіе сихъ работъ денежныя средства, въ размѣрѣ 205.500 руб., были ассигнованы Министерству Путей Сообщенія, на основаніи Высочайше утвержденнаго 13 іюня 1890 года мнѣнія Государственнаго Совѣта.

Всѣ вышеприведенныя, предпринятыя Правительствомъ въ отношеніи улучшенія Николаевскаго порта мѣропріятія, имѣли основною задачею своею предоставленіе возможно большихъ удобствъ заходящимъ въ Николаевъ для нагрузки судамъ дальняго плаванія. Между тѣмъ для потребностей приходящихъ въ Николаевъ въ значительномъ количествѣ каботажныхъ судовъ, подвозящихъ изъ производительныхъ раіоновъ по рѣкѣ Бугу хлѣбные грузы въ Николаевъ до 1890 года не существовало гавани достаточныхъ размѣровъ.

Съ цѣлью устраненія этого недостатка Николаевскаго порта, въ Министерствѣ Путей Сообщенія былъ разработанъ проектъ устройства каботажной гавани, каковой проектъ былъ одобренъ Государственнымъ Совѣтомъ, а необходимыя на осуществленіе его денежныя средства, въ размѣрѣ 1.085.000 руб., отпущены были, на основаніи Высочайше утвержденнаго 13-го іюня 1890 года мнѣнія Государственнаго Совѣта. Вслѣдъ за симъ было приступлено къ работамъ устройства каботажной гавани, оконченной въ 1895 году.

Денежныя затраты казны на дѣло улучшенія Николаевскаго порта (устройство пристани и каботажной гавани) и подхода къ нему со стороны моря (Очаковскаго канала) оказались весьма полезными и ближайшимъ послѣдствіемъ этихъ мѣропріятій было быстрое возрастаніе торговаго значенія г. Николаева. Тѣмъ не менѣе, начиная съ 1886 г., а въ особенности же въ 1891 году, какъ мѣстными органами Вѣдомства Путей Сообщенія, такъ и Николаевскимъ Военнымъ Губернаторомъ и мѣстнымъ Биржевымъ Комитетомъ были неоднократно возбуждаемы

ходатайства о дальнѣйшемъ углубленіи Очаковскаго канала до 24 или до 25 футовъ. Мѣропріятіе это, требовавшее затраты значительныхъ денежныхъ средствъ въ размѣрѣ около 3.000.000 руб., не могло быть, однако осуществлено въ царствованіе Императора Александра III-го, въ виду значительныхъ и безъ того ежегодныхъ расходовъ казны на дѣло улучшенія нашихъ портовъ. Дальнѣйшая разработка въ техническомъ отношеніи проекта углубленія сего канала, и ассигнованіе необходимыхъ на осуществленіе его денежныхъ средствъ послѣдовали въ теченіе нынѣшняго благополучнаго Царствованія (1898 г.).

Ялта

Изъ года въ годъ увеличивавшійся наплывъ лицъ, посѣщающихъ г. Ялту и ея окрестности и быстро возроставшее значеніе этого пункта Крымскаго побережья, въ качествѣ лечебной станціи, обусловили необходимость озаботиться приспособленіемъ этого порта для захода въ него и причала большихъ, глубокосидящихъ Императорскихъ яхтъ и Черноморскихъ пассажирскихъ пароходовъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли.

Въ 1886 году по повелѣнію въ Бозѣ почивающаго Государя Императора Александра Александровича, былъ выработанъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія проектъ устройства Ялтинскаго порта и съ 1887 г. приступлено было къ исполненію сего проекта.

При составленіи этого проекта была тогда уже предвидѣна необходимость образовать въ Ялтинскомъ портѣ возможно большую, защищенную отъ волненія водную площадь порта и достаточную длину причальной линіи для глубокосидящихъ судовъ. Поэтому по первоначальному проекту предполагалось построить широкій каменный молъ отъ мыса Св. Іоанна, расположенный параллельно берегу бухты, длиною 205 саж. и приспособленный для причала глубокосидящихъ судовъ, на протяженіи 170 пог. саж. его длины, независимо отъ устройства береговыхъ набережныхъ на протяженіи 103 пог. саж. для мелкосидящихъ каботажныхъ судовъ и при-

легающей къ нимъ портовой территоріи въ 1.400 кв. саж.

При осуществленіи сего проекта Министерство Путей Сообщенія вынуждено было, однако, ограничить на первое время длину мола, по экономическимъ соображеніямъ и отчасти въ виду возникшихъ въ то время опасеній за удобство входа въ портъ при предположенной по проекту длинѣ мола.

По симъ соображеніямъ рѣшено было построить на первое время вмѣсто 205 пог. саж. лишь 100 пог. саж. мола, но имѣть при этомъ въ виду возможность продолженія этого мола въ будущемъ, для каковой цѣли головной части, построеннаго въ первую очередь участка мола, придать такое устройство, которое допускало бы возможность сопряженія этого участка мола съ предположеннымъ его продолженіемъ, которое нынѣ уже и осуществляется.

Законченный постройкой въ 1890 г. Ялтинскій портъ имѣлъ въ то время слѣдующія сооруженія: 1) корень мола, длиною 46,8 пог. саж., къ которому прилегаетъ портовая территорія; 2) молъ длиною 100,8 пог. саж. шириною въ 10 пог. саж. съ охранной стѣнкой, возвышающейся на 19 футовъ отъ нулеваго горизонта; 3) внутреннюю набережную вдоль мола глубиною 22 фута для причала большихъ судовъ; 4) береговую каботажную набережную, длиною 60 пог. саж., при глубинѣ 14 фут.; 5) поперечную набережную длиною 21,5 пог. саж. для мелкихъ судовъ, и 6) портовую территорію площадью 1.320 кв. саж.

Кромѣ этихъ сооруженій, служащихъ для надобностей судоходства, въ Ялтинскомъ портѣ въ 1887—1891 гг. устроена набережная вдоль городскаго берега бухты на протяженіи 312 пог. саж., служащая собственно для укрѣпленія берега и уширенія шоссе и набережной улицы города Ялты.

На работы по устройству Ялтинскаго порта израсходовано Министерствомъ Путей Сообщенія 1.085.000 руб.

Устройствомъ Ялтинскаго порта достигнуты были многія весьма существенныя выгоды, какъ для пасса-

жирскаго сообщенія съ г. Ялтой, такъ и для доставки туда предметовъ первой необходимости. Кромѣ того, многія каботажныя суда, застигнутыя бурями въ морѣ, съ устройствомъ Ялтинскаго порта получили возможность найти въ немъ убѣжище на время бури.

Число судовъ, заходящихъ въ Ялтинскую бухту съ устройствомъ въ ней порта значительно увеличилось, и грузооборотъ Ялтинскаго порта къ концу царствованія въ Бозѣ почивающаго Императора Александра III достигъ до 3.000.000 пудовъ въ годъ.

Феодосія.

Вопросъ объ устройствѣ порта въ Ѳеодосіи былъ тѣсно связанъ съ вопросомъ о совмѣстномъ существованіи военнаго и коммерческаго портовъ въ Севастополѣ, такъ какъ съ возрожденіемъ Черноморскаго военнаго флота и увеличеніемъ входящихъ въ составъ его судовъ, явился вопросъ о необходимости перенести коммерческій портъ изъ южной бухты Севастополя въ какое-либо иное мѣсто.

Сей послѣдній вопросъ по Высочайшему повелѣнію въ Бозѣ почивающаго Императора Александра III-го былъ внесенъ 24 апрѣля 1890 г. на разсмотрѣніе Комитета Министровъ, въ засѣданіи коего изволилъ присутствовать нынѣ благополучно Царствующій Государь Императоръ Николай Александровичъ.

При разсмотрѣніи сего вопроса въ Комитетѣ Министровъ, 10 лицъ высказались за устройство новаго въ Севастополѣ коммерческаго порта, вмѣсто существовавшаго совмѣстно съ военнымъ портомъ, въ Стрѣлецкой бухтѣ. Предсѣдатель же и 9 членовъ Комитета пришли къ заключенію, что какъ южная бухта, такъ и весь Севастопольскій рейдъ, должны быть навсегда переданы въ исключительное пользованіе морского вѣдомства и что коммерческій портъ, долженствующій замѣнить Севастопольскій торговый портъ, надлежитъ устроить въ Ѳеодосіи, соединивъ этотъ городъ желѣзнодорожною вѣтвью со станціей Джанкой Лозово-Севастопольской желѣзной дороги. На журналѣ Комитета послѣдовала въ

11 день мая 1890 г. Собственноручная въ Бозѣ почивающаго Императора Александра III-го резолюція: ***„Исполнить. Согласенъ съ мнѣніемъ предсѣдателя и 9 членовъ, раздѣляющихъ его мнѣніе“***.

Во исполненіе сего Высочайшаго повелѣнія немедленно было приступлено къ постройкѣ Джанкой-Ѳеодосійской желѣзной дороги, и затѣмъ въ 1891 г. и къ устройству порта въ г. Ѳеодосіи.

По выработанному Министерствомъ Путей Сообщенія проекту, въ Ѳеодосіи возведены были слѣдующія сооруженія: 1) защитный молъ протяженіемъ 292 пог. с., 2) широкій молъ—шириною 50 саж., длиною 208 пог. с., 3) набережныя на глубинѣ 24 фут., общимъ протяженіемъ внутри порта 525 пог. саж.; кромѣ того по наружной сторонѣ Широкаго мола устроено набережныхъ на глубинахъ до 26 фут. 138 пог. саж. и на глубинахъ до 28 фут. 70 пог. саж., 4) портовая территорія площадью 50.500 кв. саж. съ мостовыми въ количествѣ 10.725 кв. саж.

Всѣ работы по сооруженію Ѳеодосійскаго порта на сумму 4.200.000 руб. закончены были въ 1895 г.

Грузооборотъ Ѳеодосійскаго порта въ 1894 г. составлялъ 12.293.000 пуд., изъ коего 8.770.000 пуд. по внѣшней торговлѣ и 3.523.000 пуд. по каботажной.

Керчь-Еникальскій каналъ.

Керчь-Еникальскій каналъ до 1881 года имѣлъ ширину 30 саж. съ преобладающей глубиной 18 фут. Въ виду оказавшейся необходимости нѣсколько углубить мели, образовавшіяся въ каналѣ, съ уширеніемъ въ этихъ мѣстахъ канала до 40 саж., были произведены землечерпательныя работы, причемъ извлечено около 20.000 куб. саж. грунта. Затѣмъ, въ 1886 г. приступлено было къ дополнительному углубленію Керчь-Еникальскаго канала до 19 футъ на всемъ его протяженіи и уширенію части канала на Каиканской банкѣ до 50 саж. Эти работы были отданы съ торговъ по контракту отъ 15 іюля 1886 г., причемъ стоимость работъ опредѣлена въ 543.418 руб., работы закончены въ 1892 году, причемъ за все это время было вынуто около 74.000 куб. саж. грунта.

Бердянскъ. Въ Бердянскомъ портѣ въ періодъ времени съ 1884 по 1894 годъ производились ремонтныя работы по исправленію волнолома и пристани и землечерпаніе на рейдѣ.

На ряду съ этимъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія были разработаны проекты общаго улучшенія и расширенія Бердянскаго порта, которое имѣлось въ виду осуществить на средства полукопѣечнаго по Бердянскому порту сбора.

Маріуполь. Не смотря на производившіяся въ Маріуполѣ въ 1880—1881 г.г. незначительныя работы по перестройкѣ пристани и углубленію рѣки Кальміусъ и ея устья, портъ этотъ представлялъ большія неудобства для судоходства, такъ какъ послѣ каждой бури при западныхъ вѣтрахъ образовывались въ каналѣ новыя песчаныя отмели.

Въ виду сего въ 1883 году въ Маріуполѣ были произведены изысканія и выработанъ проектъ устройства большого порта, а засимъ, Высочайше утвержденнымъ, 27 ноября 1884 года, мнѣніемъ Государственнаго Совѣта разрѣшено было осуществить этотъ проектъ съ ассигнованіемъ для сего 4.500.000 руб.

Проектированныя работы заключали въ себѣ:

1) образованіе закрытаго порта у Зинцевой балки, огражденнаго двумя молами и волноломомъ, при общемъ протяженіи этихъ сооруженій въ 1.656 пог. саж., съ углубленіемъ площади между молами до 14 фут. и устройствомъ въ немъ 400 пог. саж. набережныхъ съ прилежащей портовой территоріею;

2) устройство ковша въ р. Кальміусъ для зимовки землечерпательнаго каравана и каботажныхъ судовъ, съ 112 пог. саж. каменной набережной и мощенымъ спускомъ, и

3) проведеніе отъ города къ порту желѣзной дороги, длиною 5 верстъ и шоссе въ 3,66 версты, съ устройствомъ мощенаго спуска къ порту и канала для отведенія Зинцеваго ручья.

Къ работамъ приступлено было въ 1886 году, а лѣ-

томъ 1889 г. послѣдовало открытіе порта для судоходства, при чемъ въ ноябрѣ этого года были окончены всѣ главныя сооруженія.

Кромѣ перечисленныхъ выше работъ въ 1889—1891 г.г. были построены внутренній волноломъ для обезпеченія спокойной стоянки судовъ у набережныхъ и механическіе углеопрокидыватели съ гидравлической центральной станціей для дальнѣйшаго оборудованія порта гидравлическими механическими приспособленіями. Механическіе углеопрокидыватели были заказаны въ Англіи и установлены въ Маріуполѣ въ видахъ спеціальнаго оборудованія этого порта для отпуска каменнаго угля изъ прилегающаго Донецкаго каменноугольнаго раіона.

Съ постройкой въ Маріуполѣ новыхъ портовыхъ сооруженій грузооборотъ этого порта сталъ сильно расти. Въ 1890 г. привозу было 150.000 пуд., а въ 1894 г.— 1.975.179 пуд. Вывозъ въ 1890 г. составлялъ 6.770.620 п., а въ 1894 г. возросъ до 20.481.906 пуд. Главнымъ предметомъ вывоза является каменный уголь, котораго въ 1894 году было вывезено 18.408.850 пуд. Кромѣ каменнаго угля, предметами экспорта являются соль и зерновой хлѣбъ.

Таганрогъ.

Въ 1882 году Таганрогскимъ Городскимъ Управленіемъ возбужденъ былъ вопросъ объ устройствѣ въ Таганрогѣ, средствами казны, морского глубокаго порта съ затратою на это 18 милліоновъ рублей. Предположенія эти однако не были признаны соотвѣтствующими дѣйствительному торгово-судоходному значенію Таганрога, особенно въ виду тогда уже предполагавшагося сооруженія Маріупольскаго порта, и Министерство Путей Сообщенія признало болѣе соотвѣтственнымъ ограничиться работами по улучшенію Таганрогскаго порта только для нуждъ Азовскаго каботажнаго судоходства. Въ виду сего Таганрогскимъ Городскимъ Управленіемъ въ 1883 году составлены были новыя предположенія объ устройствѣ въ Таганрогѣ каботажнаго порта, а засимъ,

по соображенію предположеній Таганрогскаго Управленія съ данными, полученными при тщательномъ изслѣдованіи на мѣстѣ состоянія портовыхъ сооруженій и изученіи мѣстныхъ условій, въ 1886 году выработанъ былъ проектъ портовыхъ сооруженій въ Таганрогѣ, заключавшійся главнымъ образомъ въ слѣдующемъ:

1) въ устройствѣ 345 пог. саж. набережной, дамбы, и замощеніи подъѣзднаго пути; 2) въ исправленіи сѣвернаго и южнаго моловъ съ установкою на нихъ причальныхъ тумбъ и рымовъ; 3) въ доведеніи глубины въ портѣ до $9^1/_2$ футъ и 4) въ установкѣ мертвыхъ якорей, огней и фонарей.

Стоимость всѣхъ работъ по этому проекту была опредѣлена въ 850.145 руб. 95 коп.

Предположенія объ улучшеніи Таганрогскаго порта были внесены Министерствомъ Путей Сообщенія на уваженіе Государственнаго Совѣта, и, Высочайше утвержденнымъ 16 февраля 1887 г. мнѣніемъ сего Совѣта, было разрѣшено производство упомянутыхъ работъ, съ ассигнованіемъ на этотъ предметъ 850.000 р. изъ средствъ Государственнаго Казначейства. Въ томъ же 1887 году было приступлено къ работамъ.

Засимъ, въ 1892 году на образовавшіяся изъ мѣстнаго полукопѣечнаго портового сбора денежныя средства было рѣшено произвести еще слѣдующія дополнительныя работы въ Таганрогскомъ портѣ: 1) поднятіе портовой территоріи; 2) разборку стараго Петровскаго мола; 3) ремонтъ сѣвернаго мола; 4) устройство бассейна для ремонта судовъ; 5) исправленіе Воронцовской набережной и углубленіе передъ ней части воднаго пространства, и 6) работы по замощенію нѣкоторыхъ частей портовой территоріи и таможеннаго спуска. Часть этихъ дополнительныхъ работъ, на которыя изъ суммъ полукопѣечнаго сбора въ 1892 году отпущено въ общемъ свыше 210.000 р., была закончена еще въ царствованіе Императора Александра III-го.

Грузооборотъ Таганрогскаго порта за періодъ времени съ 1881 по 1894 годъ значительно увеличился. Ко-

личество вывезенныхъ за границу товаровъ въ 1881 году было 5.904.330 пуд., а въ 1894 году оно уже составляло 27.501.768 пудовъ.

Ростовъ-на-Дону.

Вопросъ объ устройствѣ набережныхъ въ г. Ростовѣ-на-Дону былъ возбужденъ въ 1885 году мѣстнымъ городскимъ управленіемъ, а засимъ, въ 1888 г. особой, учрежденной подъ предсѣдательствомъ Севастопольскаго Градоначальника, Комиссіей по вопросу о поддержаніи и развитіи нашего каботажа на Черномъ и Азовскомъ моряхъ, при чемъ этой Комиссіей, въ числѣ необходимыхъ по сему предмету мѣръ, между прочимъ, было рекомендовано: 1) Расчистить Александровскій перекатъ на р. Донъ для того, чтобы сдѣлать возможнымъ устройство угольныхъ складовъ въ Аксайской станицѣ; 2) расчистить Нахичеванскій протокъ р. Донъ для предоставленія судамъ возможности грузиться въ Нахичевани, и 3) предоставить весь правый берегъ р. Дона въ Ростовѣ исключительно для причала и погрузки судовъ, а лѣсныя биржи, существующія тамъ, перевести на лѣвый берегъ Дона или ниже Кавказскаго моста.

Въ виду сего, по распоряженію бывшей Комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ, былъ подробно изслѣдованъ на мѣстѣ вопросъ о развитіи причальной и погрузочной линій въ г. Ростовѣ, причемъ была выяснена необходимость устройства по всему протяженію р. Дона у г. Ростова набережныхъ съ причальными приспособленіями, съ предоставленіемъ достаточнаго мѣста для складыванія сгружаемыхъ и нагружаемыхъ товаровъ.

Составленный засимъ, распоряженіемъ Ростовскаго Городского Управленія проектъ устройства набережныхъ въ г. Ростовѣ, былъ разсмотрѣнъ и разработанъ въ Комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ въ 1893—1894 г.г., а къ осуществленію этого проекта было приступлено въ послѣдующее затѣмъ время за средства особаго городского облигаціоннаго займа и суммъ мѣстнаго портоваго полукопѣечнаго сбора.

Анапа.

Въ Анапѣ въ 1890—1894 г.г. произведены были ра-

боты по удлиненію и капитальной перестройкѣ существовавшей тамъ ранѣе старой пристани, а также производились взрывныя работы по очисткѣ отъ камней Анапскаго рейда.

Независимо отъ этихъ работъ, лѣтомъ 1894 года, произведены были въ Анапѣ подробныя изысканія и выработанъ проектъ образованія въ Анапѣ порта-убѣжища для парусныхъ каботажныхъ судовъ.

Сухумъ-Кале. Сухумъ-Калэ еще до 1881 года былъ намѣченъ какъ одинъ изъ пунктовъ для устройства каботажныхъ портовъ по восточному берегу Чернаго моря. Однако возведеніе большихъ портовыхъ сооруженій въ Сухумъ-Калэ, не соединенномъ рельсовымъ путемъ съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ и не имѣющимъ особо большого значенія въ торговомъ отношеніи, не могло быть поставлено въ первую же очередь. Тѣмъ не менѣе, въ царствованіе Императора Александра III (въ 1888 году) въ Сухумѣ устроена была небольшая пристань для причала мелкихъ каботажныхъ судовъ.

Новороссійскъ. Въ цѣляхъ доставленія возможности хлѣбнымъ грузамъ юговосточныхъ губерній Россіи, и областей сѣвернаго Кавказа выхода къ глубокому, закрытому и незамерзающему на Черномъ морѣ прибрежному пункту, Комитетъ Министровъ, Высочайше утвержденнымъ 24 февраля 1884 г. Положеніемъ, между прочимъ, опредѣлилъ: предоставить особой заботливости Министра Путей Сообщенія внесеніе въ Комитетъ Министровъ ближайшихъ соображеній какъ относительно сооруженій Новороссійской вѣтви Ростово-Владикавказской желѣзной дороги, такъ и постройки, въ связи съ этой вѣтвью, порта въ Новороссійскѣ.

Во исполненіе этого положенія Министерство Путей Сообщенія вошло въ 1884 году съ представленіями въ Комитетъ Министровъ, по вопросу о сооруженіи Новороссійской вѣтви Ростово-Владикавказской желѣзной дороги непосредственными распоряженіями Общества этой дороги, и въ

Государственный Совѣтъ, по вопросу объ отпускѣ изъ казны кредита въ 3.590.500 руб. на предметъ сооруженія въ Новороссійскѣ порта.

Въ соотвѣтствіи съ размѣромъ ожидаемаго грузооборота Новороссійскаго порта, на испрашивавшійся у Государственнаго Совѣта кредитъ, имѣлось въ виду осуществить, согласно разработанному проекту, нижеслѣдующее: 1) устроить защитный молъ, длинной въ 271 пог. саж., 2) устроить 120 пог. саж. береговыхъ набережныхъ, 3) устроить внутреній молъ съ 240 пог. саж. набережныхъ.

По разсмотрѣніи упомянутаго представленія Министерства Путей Сообщенія, Государственный Совѣтъ, Высочайше утвержденнымъ 15-го января 1885 г., мнѣніемъ своимъ, положилъ отпустить Министерству Путей Сообщенія испрашивавшіеся имъ 3.590.500 р. на устройство порта въ Новороссійскѣ.

Въ 1885 году работы по устройству Новороссійскаго порта сданы были съ подряда, причемъ окончаніе ихъ предвидѣлось въ 1889 г.; различныя неблагопріятныя обстоятельства, выяснившіяся при ходѣ работъ въ этомъ портѣ, и, главнымъ образомъ, неисправность подрядчиковъ замедлили устройство порта. Тѣмъ временемъ была окончена въ 1888 году Новороссійская вѣтвь Владикавказской желѣзной дороги, по которой, не смотря на неготовность порта, двинулась масса хлѣбныхъ грузовъ для вывоза ихъ изъ Новороссійска на заграничные рынки.

Вслѣдствіе этого явилась необходимость измѣнить первоначальный проектъ устройства Новороссійскаго порта значительнымъ развитіемъ предположенныхъ въ немъ портовыхъ сооруженій.

Министръ Путей Сообщенія, совмѣстно съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ вошли въ 1891 г. въ Государственный Совѣтъ, съ представленіемъ, въ коемъ высказали, что для выполненія всѣхъ предстоящихъ работъ въ Новороссійскомъ портѣ необходимо новое ассигнованіе изъ средствъ Государственнаго Казначейства въ размѣрѣ 2.535.000 рублей въ до-

полненіе къ уже отпущеннымъ въ то время, по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія, на Новороссійскій портъ 2.705.484 р. 71 коп.

Предположенныя по новому проекту работы для устройства Новороссійскаго порта заключались въ устройствѣ: 1) двухъ моловъ, сѣверовосточнаго и югозападнаго, длиною каждый по 500 саж., 2) набережныхъ, общимъ протяженіемъ 237 пог. саж., 3) лодочнаго спуска протяженіемъ 60 пог. саж., 4) портовой территоріи, 5) укрѣпленія откосовъ портовой ерриторіи на протяженіи 80 пог. саж. и 6) мостовыхъ и рельсовыхъ путей. Кромѣ того предполагалось устроить амбары, водопроводъ и установить въ портѣ мертвые якоря.

Государственный Совѣтъ, разсмотрѣвъ вышеупомянутое представленіе, мнѣніемъ своимъ, удостоившимся 3-го іюня 1891 года Высочайшаго утвержденія, постановилъ ассигновать Министерству Путей Сообщенія испрашивавшіеся 2.535.000 р. на исполненіе вышеперечисленныхъ работъ по устройству Новороссійскаго порта.

Вслѣдъ засимъ было приступлено къ продолженію работъ по устройству названнаго порта, причемъ къ концу 1894 г. возведены были въ Новороссійскѣ слѣдующія главнѣйшія сооруженія: 1) оба мола, длиною по 500 саж. каждый, 2) набережныя на глубинѣ 25—30 фут., протяженіемъ 237 пог. саж., и 3) портовая территорія, площадью 41.000 кв. саж.

Главнымъ предметомъ вывоза изъ Новороссійскаго порта являются хлѣбные грузы, причемъ грузооборотъ этого порта въ 1894 году выразился въ 37.770.000 пуд.

Батумъ. Съ устройствомъ Закавказской желѣзной дороги, соединившей Каспійское море съ Чернымъ и въ частности городъ Баку—центръ мѣстонахожденія и добычи нефтяныхъ продуктовъ—съ Батумомъ, явилось необходимымъ устроить въ семъ послѣднемъ приморскомъ пунктѣ удобный портъ для экспорта на Черноморскіе и заграничные рынки товаровъ, подвозимыхъ въ Батумъ по Закавказской желѣзной дорогѣ, главнымъ образомъ добываемой въ Баку нефти и ея продуктовъ.

Съ этой цѣлью въ Министерствѣ Путей Сообщенія составленъ былъ проектъ устройства Батумскаго порта, заключающійся въ возведеніи слѣдующихъ сооруженій: а) юго-восточнаго мола на протяженіи 354 пог. саж., съ оборудованіемъ его и установкой портового огня; б) каменныхъ набережныхъ на протяженіи 60 пог. саж.; в) временной деревянной пристани для нефтяныхъ грузовъ, протяженіемъ до 100 пог. саж.; г) отвода отъ бухты рѣчки Сары-Су и Карцевской канавы, и д) опытныхъ струеотводныхъ дамбъ у Бурунъ-Тубійскаго мыса для отклоненія отъ бухты морскихъ наносовъ.

Предположивъ наиболѣе соотвѣтственнымъ осуществленіе этихъ работъ возложить на Общество Закавказской желѣзной дороги, Министерство Путей Сообщенія вошло о семъ, 18 августа 1883 года, съ представленіемъ въ Государственный Совѣтъ, испрашивая въ то же время ассигнованія изъ казны 3.000.000 руб. на расходы по устройству Батумскаго порта.

Высочайше утвержденнымъ 1 мая 1884 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта было положено отпустить Министерству Путей Сообщенія изъ казны 3.000.000 руб. на устройство въ Батумѣ распоряженіемъ Закавказской желѣзной дороги портовыхъ приспособленій.

Вскорѣ, быстрый ростъ грузооборота Батумскаго порта и несоотвѣтствіе его съ размѣрами портовыхъ сооруженій, возводимыхъ тамъ по первоначальному проекту, обратилъ на себя особое вниманіе Комитета Министровъ, который, Высочайше утвержденнымъ 6 мая 1886 года положеніемъ своимъ, призналъ необходимымъ произвести дальнѣйшее расширеніе Батумскаго порта, предоставивъ Министру Путей Сообщенія, по исчисленіи необходимыхъ на сіе расходовъ, войти въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ относительно отпуска изъ казны соотвѣтственныхъ денежныхъ средствъ. Во исполненіе таковой Высочайшей воли, 27-го ноября 1889 года, Министерство Путей Сообщенія вошло съ представленіемъ въ Государственный Совѣтъ по вопросу объ ассигнованіи изъ казны на дальнѣйшее улучшеніе Батумскаго

порта кредита въ 2.000.000 руб. Сумму эту имѣлось въ виду обратить на слѣдующія, предусмотрѣнныя проектомъ, надобности: 1) на землечерпательныя и земляныя работы; 2) на устройство 539 пог. саж. набережныхъ; 3) на оборудованіе набережныхъ; 4) на пріобрѣтеніе рабочихъ приспособленій, и 5) на укрѣпленіе откоса городского берега бухты.

По этому представленію Государственный Совѣтъ, мнѣніемъ своимъ, удостоившимся 19 февраля 1890 г. Высочайшаго Императора Александра III-го утвержденія, положилъ отпустить изъ казны 2.000.000 руб. на дальнѣйшее улучшеніе названнаго порта.

Вслѣдствіе перехода Закавказской желѣзной дороги въ собственность казны, обязательства этой дороги въ отношеніи производства строительныхъ работъ въ Батумскомъ портѣ возложены были на частнаго подрядчика.

Съ окончаніемъ перечисленныхъ работъ въ Батумѣ образована была гавань, защищенная такъ называемымъ „Нефтянымъ“ моломъ, и достаточно удобныя набережныя для перегрузки товаровъ и нефтяныхъ грузовъ. Съ устройствомъ Батумскаго порта, торгово-судоходная дѣятельность въ немъ стала возрастать весьма быстро. Грузооборотъ Батумскаго порта по нефти, выразившійся въ 1884 году скромной цифрой 3.745.700 пудовъ, достигъ уже въ 1892 г. 57.480.000 пудовъ; общій же грузооборотъ этого порта къ концу минувшаго царствованія т. е. 1894 г., составилъ 74.505.000 пудовъ.

При столь большомъ грузооборотѣ Батумскаго порта особенно по экспорту нефти, эта гавань вскорѣ оказалась, однако, тѣсною и недостаточною для стоянки въ ней приходящихъ въ Батумъ заграничныхъ и каботажныхъ судовъ; къ тому же присутствіе каботажныхъ судовъ въ той гавани, гдѣ сосредоточены всѣ грузовыя операціи съ нефтью, въ значительной мѣрѣ стѣсняли производство послѣднихъ. Отсюда явилась необходимость устройства особой каботажной гавани въ этомъ портѣ. Съ этой цѣлью въ Министерствѣ Путей Сообщенія былъ разработанъ техническій проектъ таковой

гавани, стоимостью въ 750.000 руб. Сумма эта исчислена была на слѣдующія надобности: 1) на возведеніе защитнаго каботажнаго мола, длиною 175 пог. саж.; 2) на постройку набережной, протяженіемъ 90 пог. саж.; 3) на устройство берегового сѣверо-восточнаго мола, протяженіемъ 155 пог. саж.; 4) на засыпку земли для образованія портовой территоріи и на замощеніе ея; 5) на углубленіе гавани до 15 футъ; 6) на оборудованіе набережныхъ и моловъ и на пріобрѣтеніе рабочихъ приспособленій. По одобренному Инженернымъ Совѣтомъ плану, упомянутыя сооруженія каботажной гавани были проектированы съ тѣмъ расчетомъ, чтобы они могли войти въ составъ сооруженій на непредвидѣвшееся въ будущемъ болѣе широкое развитіе Батумскаго порта.

Въ виду необходимости безотлагательнаго устройства въ Батумскомъ портѣ упомянутой каботажной гавани, Министерство Путей Сообщенія 12 марта 1894 года вошло съ представленіемъ въ Государственный Совѣтъ, испрашивая ассигнованія изъ казны необходимыхъ на устройство упомянутой гавани денежныхъ средствъ изъ Государственнаго Казначейства. По разсмотрѣніи такового представленія, Государственный Совѣтъ, мнѣніемъ своимъ, удостоившимся утвержденія въ Бозѣ почивающаго Государя Императора Александра III-го, положилъ отпустить Министерству Путей Сообщенія необходимые на расходы по устройству въ Батумѣ особой каботажной гавани 750.000 рублей.

Къ концу 1894 года возведеніе въ Батумѣ портовыхъ сооруженій находилось въ слѣдующемъ видѣ: 1) устроенъ былъ юго-восточный молъ на длинѣ 377 пог. саж.; 2) углубленъ портовый бассейнъ до 26 футъ и возведены набережныя на протяженіи 455 пог. саж.; 3) устроенъ былъ молъ у мыса Бурунъ-Табіе для задержанія наносовъ въ гавани съ запада и 4) производилась постройка каботажной гавани.

По иниціативѣ фельдмаршала князя Барятинскаго, бывшаго Намѣстника Кавказа, въ 60-хъ годахъ былъ построенъ въ Петровскѣ небольшой портъ исключительно **Петровскъ.**

для военныхъ нуждъ, но портъ этотъ оставался безъ пристаней, набережныхъ и другихъ приспособленій, при чемъ на значительной части своего пространства онъ, вслѣдствіе небольшой глубины, былъ недоступенъ даже для судовъ мелкаго каботажа.

Въ 1881 году рѣшено было устроить рельсовый путь отъ Владикавказа къ Петровску и вмѣстѣ съ тѣмъ расширить и улучшить существующія въ Петровскомъ портѣ сооруженія, въ виду чего произведены были изысканія и составленъ проектъ необходимыхъ для улучшенія порта работъ, къ исполненію которыхъ и было приступлено съ 1884 года.

Въ періодъ времени съ 1884 по 1894 годъ въ Петровскомъ портѣ исполнены были слѣдующія работы: построена пристань длиною 45 саж., поставлены маячные огни углублена часть порта (отъ 14 до 16 ф.) на площади около 70.500 кв. саж., причемъ для дноуглубительныхъ работъ 1890—1891 г.г. былъ пріобрѣтенъ землечерпательный караванъ, и укрѣплена часть Южнаго мола, причемъ на эти работы и пріобрѣтеніе землечерпательнаго каравана израсходовано 389.000 рублей.

Въ 1894 году Министерство Путей Сообщенія, по соглашенію съ Обществомъ Владикавказской желѣзной дороги, уступило ему въ пользованіе: землечерпательный караванъ, Сѣверный молъ и часть портовой территоріи, обязавъ за это Общество произвести за его счетъ слѣдующіе работы: а) окончить углубленіе гавани; б) устроить набережныя для грузовъ желѣзной дороги на протяженіи 330 п. с., в) проложить рельсовый путь для общаго пользованія по всему берегу портовой территоріи и г) поднять низменную часть портовой территоріи на 4 фута засыпкою.

Къ выполненію этихъ работъ Обществомъ Владикавказской желѣзной дороги приступлено было въ томъ же 1894 году.

Послѣдствіемъ мѣропріятій съ 1881 по 1894 г., было увеличеніе грузооборота Петровска за это время съ 3-хъ милл. до 30-ти милл. пудовъ.

Изъ изложеннаго усматривается, что на поддержаніе существовавшихъ портовъ, сооруженіе новыхъ и ихъ оборудованіе и ремонтъ за время Царствованія въ Бозѣ почивающаго Государя Императора Александра III (съ 1881 г. по 1894 годъ) отпускались ежегодно въ распоряженіе Министерства Путей Сообщенія весьма крупныя денежныя ассигнованія.

Постепенное изъ года въ годъ увеличеніе расходовъ на содержаніе, сооруженіе и ремонтъ портовъ можно видѣть изъ нижеслѣдующей вѣдомости.

ГОДЪ.	СУММА.
Въ 1881	4.178.294 р.
» 1882	3.530.511 »
» 1883	2.018.847 »
» 1884	2.432.284 »
» 1885	6.417.295 »
» 1886	2.339.503 »
» 1887	3.723.961 »
» 1888	3.311.550 »
» 1889	5.061.570 »
» 1890	5.022.628 »
» 1891	5.105.500 »
» 1892	4.662.000 »
» 1893	5.730.377 »
» 1894	5.457.377 »
Итого	58.991.697 р.

Отдѣлъ VII.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по учебному дѣлу.

Институтъ инженеровъ Путей Сообщенія Императора Александра I.

На основаніи Высочайшаго повелѣнія, послѣдовавшаго въ 3 день января 1880 года, изъ пяти существовавшихъ по дѣйствовавшему положенію, Высочайше утвержденному 28 іюня 1864 года, въ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I-го курсовъ, упразднены сперва первый, а затѣмъ и второй курсъ, такъ что съ 1882 года въ Институтѣ оставалось лишь три высшихъ курса.

Въ 1883 году составленъ былъ проектъ новаго Положенія объ Институтѣ, по которому предполагалось сохранить въ Институтѣ лишь три высшихъ курса и принимать исключительно лицъ, окончившихъ предварительно курсъ ученія въ Университетахъ по математическому факультету или въ высшихъ техническихъ учебныхъ заведеніяхъ.

Составленный въ такомъ видѣ проектъ новаго Положенія объ Институтѣ не былъ утвержденъ и въ томъ же 1883 году возвращенъ въ конференцію Института для пересмотра.

Нѣсколько ранѣе, а именно 15 апрѣля 1882 года, послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ установленіи для студентовъ Института инженеровъ путей сообщенія форменной одежды, ношеніе коей для нихъ было сдѣлано обязательнымъ съ 1 января 1883 года.

При новомъ пересмотрѣ въ конференціи проекта Положенія объ Институтѣ выяснилось что сохраненіе въ Институтѣ пяти курсовъ, согласно Высочайше утвержденному Положенію 1864 года, съ пріемомъ въ I курсъ

молодыхъ людей, окончившихъ курсъ въ среднихъ учебныхъ заведеніяхъ, а во II и III курсы исключительно лицъ получившихъ высшее образованіе,—представляется болѣе цѣлесообразнымъ. Поэтому вопросъ о преобразованіи Института въ этомъ смыслѣ не сходилъ съ очереди и, наконецъ, 8 мая 1890 года вновь выработанный проектъ Положенія объ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія удостоился Высочайшаго утвержденія. По новому Положенію Институтъ сохранилъ въ главныхъ чертахъ прежнее устройство, т. е. въ немъ возстановлены прежніе пять курсовъ, изъ которыхъ два низшихъ (I и II) имѣютъ характеръ подготовительныхъ курсовъ по общеобразовательнымъ предметамъ и графическимъ искусствамъ, необходимыхъ для усвоенія спеціальныхъ предметовъ, преподаваемыхъ въ трехъ высшихъ курсахъ.

Съ введеніемъ въ дѣйствіе новаго Положенія, число студентовъ стало быстро расти и уже въ 1892 году въ Институтѣ обучалось 374 человѣка, тогда какъ къ 1 января 1890 года, числилось лишь 182 студента.

На основаніи того же Высочайшаго повелѣнія отъ 8 мая 1890 года кредитъ на содержаніе Института былъ увеличенъ съ 102.426 руб. до 117.680 руб. Оффиціальное открытіе двухъ низшихъ курсовъ послѣдовало въ день Тезоименитства въ Бозѣ почивающаго Государя Императора Александра III-го, 30 августа 1890 года, причемъ Министромъ Путей Сообщенія была послана Государю Императору нижеслѣдующая поздравительная телеграмма:

Его Императорскому Величеству. Послѣ молебствія въ церкви Института инженеровъ путей сообщенія о здравіи и долгоденствіи Вашего Императорскаго Величества, въ сегодняшній Высокоторжественный день Тезоименитства Вашего Величества, окончательно введено въ дѣйствіе Высочайше утвержденное Положеніе объ Институтѣ и открыты два младшихъ курса.

Всеподданнѣйше доводя о семъ до Высочайшаго Вашего Императорскаго Величества свѣдѣнія, имѣю счастіе вмѣстѣ съ чинами Центральныхъ Управленій Министер-

ства, а также Института и учащимися въ немъ повергнуть къ стопамъ Вашего Императорскаго Величества вѣрноподданническія наши поздравленія и выраженія чувства горячей благодарности за дарованныя Институту Высочайшія милости, которыя послужатъ залогомъ развитія у насъ инженернаго искусства, столь важнаго для успѣшнаго выполненія Высочайшихъ предуказаній Вашего Императорскаго Величества объ усовершенствованіи путей сообщенія дорогого отечества.

На эту телеграмму Блаженныя памяти Императоръ Александръ III Всемилостивѣйше соизволилъ осчастливить Министра Путей Сообщенія слѣдующимъ отвѣтомъ:

„Ровно 30 августа.

Министру Путей Сообщенія.

«Искренно радуюсь открытію двухъ младшихъ курсовъ. Вполнѣ надѣюсь, что Институтъ дастъ Россіи дѣльныхъ инженеровъ, вполнѣ подготовленныхъ для приведенія въ исполненіе задачъ будущаго.—Благодарю Васъ, всѣхъ чиновъ Центральныхъ Управленій и Института, учащихъ и учащихся за поздравленія.

«Передайте послѣднимъ мои лучшія пожеланія имъ успѣха».

«Александръ».

При столь благопріятныхъ условіяхъ совершилось преобразованіе Института инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I-го.

Вышеприведенныя высокомилостивыя слова Государя Императора вырѣзаны на бронзовой доскѣ, вдѣланной у подножья рамы портрета Незабвеннаго въ Бозѣ Почивающаго Монарха.

Лѣтомъ 1893 года въ Министерствѣ Путей Сообщенія былъ возбужденъ вопросъ объ учрежденіи при Институтѣ Инженеровъ путей сообщенія Общежитія и общей столовой для студентовъ.

Идея устройства Общежитія со столовою при Институтѣ встрѣтила сочувствіе со стороны многихъ частныхъ лицъ, преимущественно желѣзнодорожныхъ дѣятелей и обществъ, изъявившихъ готовность принести свои посильныя пожертвованія на столь благое дѣло.

По всеподданнѣйшему о семъ докладу Министра Путей Сообщенія, Его Величеству Государю Императору Александру III благоугодно было одобрить мысль о сооруженіи Общежитія и столовой при Институтѣ и Всемилостивѣйше соизволить на сборъ частныхъ пожертвованій для ея осуществленія.—Вмѣстѣ съ симъ Его Императорское Величество Всемилостивѣйше соизволилъ разрѣшить, въ память трудовъ по предсѣдательствованію въ Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги Государя Наслѣдника Цесаревича Николая Александровича, нынѣ благополучно Царствующаго Государя Императора, присвоить Общежитію наименованіе: „Николаевское Имени Августѣйшаго Предсѣдателя Комитета Сибирской желѣзной дороги Общежитіе студентовъ Института инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I".

Столь высокая милость къ Институту имѣла ближайшимъ послѣдствіемъ широкій притокъ пожертвованій для сооруженія сего Общежитія. Щедрыя пожертвованія частныхъ лицъ, желѣзнодорожныхъ Обществъ и нѣкоторыхъ заводовъ составили въ общей сложности капиталъ въ 463.764 р. 88 коп. Разработка проекта зданія и производство работъ по постройкѣ Общежитія были возложены на особый Высочайше утвержденный 16 іюня 1892 года Временной строительный Комитетъ по перестройкѣ зданій Института.

Составленный Комитетомъ проектъ зданія удостоился Высочайшаго одобренія въ 13 день ноября 1893 года.

Стоимость Общежитія со столовою была опредѣлена по предварительной смѣтѣ въ суммѣ 227.636 рублей.

Къ постройкѣ Общежитія было приступлено въ августѣ 1893 года и въ ту же осень закончена была самая трудная часть работъ—устройство фундаментовъ, но вслѣдствіе поздняго осенняго времени закладка зданія Общежитія была перенесена на весну 1894 года и состоялась 26 мая того же года.

По Высочайше утвержденнымъ 8 мая 1890 г. Положенію и штату въ Институтѣ инженеровъ путей сооб-

щенія Императора Александра I предполагалось на всѣхъ пяти курсахъ около 300 студентовъ, соотвѣтственно чему были опредѣлены составъ преподавателей и прочихъ служащихъ, а равно и расходы на учебныя пособія и хозяйственныя надобности Института въ размѣрѣ 117.680 рублей въ годъ.

Между тѣмъ, въ виду постройки значительнаго числа желѣзнодорожныхъ линій и производства крупныхъ портовыхъ сооруженій и работъ по водянымъ сообщеніямъ, явилась необходимость съ каждымъ годомъ увеличивать число принимаемыхъ въ Институтъ студентовъ.

Постепенное увеличеніе числа студентовъ видно изъ нижеслѣдующей таблицы:

въ	$18^{91}/_{92}$	г.	общее	число	316	студ.,	въ	томъ	числѣ	на	I	курсѣ—	78	студ.
„	$18^{92}/_{93}$	„	„	„	374	„	„	„	„	„	I	„	106	„
„	$18^{93}/_{94}$	„	„	„	491	„	„	„	„	„	I	„	149	„
„	$18^{94}/_{95}$	„	„	„	612	„	„	„	„	„	I	„	189	„

Въ виду столь значительнаго наплыва учащихся въ Институтъ инженеровъ путей сообщенія, признано было своевременнымъ подвергнуть пересмотру штатъ Института, причемъ выяснилось, что необходимыя измѣненія должны заключаться какъ въ увеличеніи преподавательскаго состава, такъ и въ усиленіи хозяйственныхъ средствъ Института.

Для покрытія расходовъ на уплату за преподаваніе и на содержаніе Института признано было необходимымъ исчислить кредитъ въ суммѣ 154.550 руб. въ годъ, превосходящій отпускавшійся ранѣе на сей предметъ кредитъ (117.800 р.) лишь на 36.870 рублей.

Независимо отъ сего, въ виду крайней тѣсноты учебныхъ помѣщеній въ Институтѣ, въ 1893 и 1894 годахъ были расширены и перестроены нѣкоторыя ихъ этихъ помѣщеній, съ устройствомъ электрическаго освѣщенія и и пароводянаго отопленія, на каковыя работы израсходовано было всего около 500.000 рублей.

Къ началу 1881 года въ вѣдомствѣ путей сообщенія, кромѣ Института инженеровъ путей сообщенія, состояли 28 техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ и 5 кантонистскихъ кондукторскихъ школъ въ Округахъ путей сообщенія.

Обнаружившійся въ 60 г.г. крайній недостатокъ въ свѣдущихъ людяхъ изъ числа русскихъ подданныхъ для замѣщенія второстепенныхъ техническихъ должностей желѣзнодорожной службы, вызвалъ необходимость учрежденія техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ.

Техническія желѣзнодорожныя училища.

Первое такое учебное заведеніе было открыто въ 1869 году въ г. Ельцѣ при Орловско-Грязской желѣзной дорогѣ. Въ слѣдующемъ году Министерствомъ Путей Сообщенія было исходатайствовано разрѣшеніе всѣмъ желѣзнодорожнымъ обществамъ относить расходы по содержанію такихъ училищъ на средства особаго 15-ти рублеваго отчисленія съ каждой версты протяженія эксплоатируемыхъ путей.

Такимъ образомъ былъ созданъ опредѣленный источникъ средствъ, обезпечивающихъ содержаніе техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ, что въ значительной мѣрѣ содѣйствовало дальнѣйшему открытію оныхъ и на другихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Первоначально Министерство Путей Сообщенія въ отношеніи завѣдыванія техническими училищами ограничивалось лишь утвержденіемъ ихъ временныхъ уставовъ и надзоромъ за ними чрезъ чиновъ существовавшей тогда мѣстной желѣзнодорожной инспекціи, предоставивъ какъ разработку основаній ихъ устройства и учебнаго плана, такъ и ближайшее руководство ихъ дѣятельностью Управленіямъ тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, на средства коихъ содержались училища; но выяснившееся весьма скоро крайнее разнообразіе во внутреннихъ порядкахъ и учебномъ строѣ училищъ, побудило Министерство Путей Сообщенія уже въ 1878 г. ввести общіе для всѣхъ желѣзнодорожныхъ училищъ: учебный планъ, распредѣленіе учебнаго времени и программы преподаванія, а для объединенія завѣдыванія этими училищами съ Высочайшаго

въ Бозѣ почивающаго Государя Императора Александра III соизволенія, послѣдовавшаго по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія 29 іюня 1882 года въ составѣ Министерства былъ учрежденъ въ видѣ временной мѣры особый Учебный Отдѣлъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ съ 1880 года было предпринято подробное обслѣдованіе всѣхъ существовавшихъ тогда техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ и приступлено къ разработкѣ проекта преобразованія названныхъ училищъ по общему нормальному типу. Составленный проектъ былъ окончательно разсмотрѣнъ въ образованной для того особой комиссіи и въ 1886 году 7 апрѣля послѣдовало Высочайшее утвержденіе мнѣнія Государственнаго Совѣта, коимъ въ непосредственное вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія были переданы всѣ техническія желѣзнодорожныя училища, устроенныя и содержимыя на средства 15-ти рублеваго поверстнаго сбора желѣзнодорожными обществами, причемъ все имущество этихъ училищъ, неизрасходованный остатокъ 15-ти рублеваго сбора, а также текущія и будущія поступленія его съ вышеупомянутыхъ обществъ образовали особый училищный фондъ, причисленный къ спеціальнымъ средствамъ Министерства Путей Сообщенія и предназначенный на устройство и содержаніе техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ.

Вмѣстѣ съ симъ удостоились Высочайшаго утвержденія Положеніе и Штатъ этихъ учебныхъ заведеній, а также штаты Учебнаго Отдѣла Министерства и Инспекціи училищъ вѣдомства путей сообщенія.

На основаніи этого закона, 16 изъ существовавшихъ въ то время 28 училищъ немедленно были приняты въ непосредственное вѣдѣніе Министерства. Затѣмъ, въ ближайшіе годы Министерству были переданы еще 9 училищъ. Остались въ завѣдываніи частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ и Попечительнаго Совѣта только три училища: Дельвиговское, Московско-Рязанское (впослѣдствіи переименованное въ Московско-Казанское) и Варшаво-Вѣнское.

По новому Положенію 1886 года назначеніе училищъ

осталось то же, какое было и прежде,—подготовленіе второстепенныхъ техниковъ желѣзнодорожной службы, преимущественно изъ дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ. Къ пріему допущены мальчики въ возрастѣ отъ 14 до 17 лѣтъ, окончившіе полный курсъ ученія въ двухклассныхъ сельскихъ, уѣздныхъ или городскихъ (по Положенію 1872 г.) училищахъ Министерства Народнаго Просвѣщенія или въ двухклассныхъ церковноприходскихъ училищахъ. Учебный курсъ установленъ трехгодичный, спеціально-техническій, съ лѣтними практическими занятіями и обязательной двухлѣтней практикой по окончаніи школьнаго ученія.

Учебный отдѣлъ.

Общее руководство и управленіе училищами возложено на Учебный Отдѣлъ Министерства, въ которомъ сосредоточено все дѣлопроизводство по учебнымъ заведеніямъ вѣдомства. Для ближайшаго завѣдыванія и надзора за дѣятельностью училищъ учреждены двѣ должности окружныхъ инспекторовъ, которымъ подчинены начальники училищъ. При Учебномъ Отдѣлѣ образованъ Учебный Комитетъ, состоящій подъ предсѣдательствомъ Управляющаго Отдѣломъ, для разсмотрѣнія вопросовъ по учебной части, требующихъ коллегіальнаго обсужденія.

Вслѣдъ за введеніемъ въ дѣйствіе новаго Положенія 1886 года въ Учебномъ Отдѣлѣ была составлена и утверждена инструкція окружнымъ инспекторамъ, разъясняющая какъ общія руководящія начала, такъ и подробности ихъ правъ и обязанностей по отношенію къ порученнымъ ихъ надзору учебнымъ заведеніямъ. Кромѣ того, составлены правила и инструкціи, опредѣляющія порядокъ внутренней жизни желѣзнодорожныхъ училищъ и дѣятельности Педагогическихъ Совѣщаній, Хозяйственныхъ Комитетовъ и Попечителей училищъ, и правила для учениковъ, касающіяся ихъ поведенія и обязанностей.

Въ виду отсутствія учебныхъ руководствъ, вполнѣ соотвѣтствующихъ программамъ техническихъ желѣзно-

*

дорожныхъ училищъ по спеціальнымъ предметамъ, Министерствомъ Путей Сообщенія были объявлены конкурсы по составленію учебниковъ для означенныхъ училищъ; авторамъ лучшихъ изъ нихъ назначались преміи въ видѣ золотой или серебряной медали съ правомъ печатанія ихъ трудовъ на казенный счетъ. Благодаря такой мѣрѣ до конца 1894 года были изданы Министерствомъ Путей Сообщенія спеціальныя руководства по столярному ремеслу, по строительному искусству и желѣзнодорожному дѣлу, по механикѣ и по службѣ телеграфа.

Въ ряду мѣръ, принимавшихся Министерствомъ въ видахъ развитія и дальнѣйшаго улучшенія техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ надлежитъ отмѣтить открытіе при нѣкоторыхъ училищахъ приготовительныхъ классовъ, на содержаніе конхъ Министерство выдавало пособія изъ средствъ училищнаго фонда; при этомъ, съ цѣлью облегчить служащимъ на линіяхъ, проживающимъ внѣ мѣстъ нахожденія техническихъ училищъ, обученіе и содержаніе ихъ дѣтей въ этихъ учебныхъ заведеніяхъ Министерство всѣми зависящими отъ него мѣрами содѣйствовало открытію при техническихъ училищахъ ученическихъ общежитій и обществъ и попечительствъ для вспомоществованія недостаточнымъ ученикамъ. Въ періодъ времени съ 1881 по 1894 г. было открыто 11 новыхъ общежитій и 14 попечительствъ; до 1881 года было учреждено одно Попечительство, а общежитія существовали только при трехъ училищахъ.

Независимо отъ мѣръ, имѣвшихъ цѣлью довершеніе благоустройства и надлежащее направленіе существующихъ училищъ, Министерство не оставляло безъ вниманія и новыя потребности желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи образовательныхъ учрежденій.

Въ 1890 году было открыто новое техническое желѣзнодорожное училище въ городѣ Конотопѣ при бывшей Курско-Кіевской желѣзной дорогѣ, а въ 1894 году по плану, одобренному Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги, открыто такое же училище для означенной дороги въ г. Красноярскѣ. Кромѣ того, въ виду обнару-

жившагося недостатка техниковъ строительной спеціальности, въ особенности на работахъ по сооруженію новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, въ 1894 же году было основано въ Николаевѣ училище съ нѣкоторымъ усиленіемъ преподаванія предметовъ строительной спеціальности.

Съ 1881 г. по 1894 г. изъ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ было произведено 14 выпусковъ, причемъ теоретическій курсъ ученія окончили 5398 человѣкъ.

1881—223	1886—408	1891—287
1882—290	1887—450	1892—363
1883—370	1888—440	1893—431
1884—386	1889—462	1894—484
1885—423	1890—371	

Къ 1 января 1881 года среди своихъ служащихъ желѣзныя дороги насчитывали лишь 406 человѣкъ, получившихъ образованіе въ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ, къ 1 января 1895 года такихъ служащихъ было уже 3463, изъ коихъ состояло: на службѣ тяги и подвижнаго состава 2261,—пути и зданій—747,—движеній и телеграфа—174 и конторской и счетоводной—281.

Въ томъ числѣ 669 состояли машинистами, 970—помощниками машинистовъ и 219—дорожными мастерами.

Кондукторскія школы.

Кромѣ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ въ вѣдомствѣ путей сообщенія ко времени восшествія на престолъ въ Бозѣ почивающаго Императора Александра III было 5 кондукторскихъ школъ, въ которыхъ воспитывались дѣти низшихъ служащихъ въ Округахъ путей сообщенія. Эти школы давали общее образованіе ниже бывшихъ уѣздныхъ училищъ; техническая же подготовка воспитанниковъ сихъ школъ сводилась къ умѣнью копировать чертежи и самому поверхностному знакомству съ употребленіемъ геодезическихъ инструментовъ.

Между тѣмъ при производствѣ инженерныхъ работъ все болѣе и болѣе выяснялась потребность въ низшихъ техникахъ, которые обладали бы достаточнымъ об-

щимъ и спеціальнымъ техническимъ образованіемъ и навыкомъ въ графическихъ и техническихъ искусствахъ и могли бы подъ ближайшимъ надзоромъ инженеровъ руководить рабочей силой и исполнять второстепенныя технической работы, не требующія личнаго участія инженера.

Такъ какъ кондукторскія школы стараго типа не удовлетворяли такимъ требованіямъ, то возникло предположеніе объ упраздненіи этихъ школъ, съ обращеніемъ отпускавшихся для нихъ средствъ, около 28.000 рублей въ годъ, на содержаніе одного новаго спеціальнаго учебнаго заведенія.

Проектъ новаго училища разрабатывался въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ и въ 1882 году былъ представленъ на уваженіе Государственнаго Совѣта. Въ ожиданіи окончательнаго разрѣшенія этого вопроса сначала въ 1881 году были закрыты всѣ кондукторскія школы кромѣ Лепельской, куда были переведены не окончившіе курса ученики закрытыхъ школъ, а потомъ въ 1886 году была упразднена и Лепельская по выпускѣ изъ нея наличныхъ воспитанниковъ.

Вышневолоцкое училище кондукторовъ путей сообщенія.

Вмѣсто кондукторскихъ школъ въ 1883 году въ Вышнемъ Волочкѣ было открыто училище кондукторовъ путей сообщенія. По Высочайше утвержденному 28 мая 1883 года Положенію новое училище имѣетъ цѣлью подготовленіе кондукторовъ путей сообщенія, ближайшихъ надсмотрщиковъ за исполненіемъ строительныхъ работъ и исправнымъ состояніемъ сооруженій на шоссейныхъ и водяныхъ путяхъ сообщеній.

Къ пріему въ училище допускаются мальчики въ возрастѣ отъ 14 до 17 лѣтъ, получившіе законченное образованіе въ уѣздныхъ или городскихъ училищахъ (по Положенію 1872 г.). Учебный курсъ трехгодичный; кромѣ класснаго ученія—установлены лѣтнія практическія занятія съемкой, нивеллированіемъ и строительными работами. Для окончившихъ курсъ школьнаго ученія установлена двухлѣтняя обязательная практика, по успѣшномъ прохожденіи которой и выдаются аттестаты объ окончаніи полнаго курса.

Для бѣдныхъ учениковъ, успѣвающихъ въ ученіи и отличающихся хорошимъ поведеніемъ, положено по штату училища 60 казенныхъ стипендій по 120 рублей въ годъ. Кромѣ того, въ необходимыхъ случаяхъ помощь оказывается освобожденіемъ, съ разрѣшенія Министра, отъ платы за ученіе.

Въ 1887 году при училищѣ было учреждено Попечительство о недостаточныхъ ученикахъ, а въ 1890 году на средства этого Попочительства было открыто ученическое общежитіе.

Въ Вышневолоцкомъ училищѣ кондукторовъ путей сообщенія со времени основанія до 1895 года окончили курсъ 206 человѣкъ, изъ которыхъ 123 поступили на службу въ Округа путей сообщенія, 33—въ портовыя учрежденія, и 29—на желѣзныя дороги.

Нижегородское рѣчное училище.

При замѣтномъ увеличеніи къ началу 1880 г. на нашихъ внутреннихъ водахъ числа пароходовъ и судовъ, усовершенствованныхъ конструкцій Министерствомъ Путей Сообщенія было обращено вниманіе на необходимость образовать для потребностей рѣчного и озернаго судоходства свѣдущихъ капитановъ и машинистовъ и возбужденъ вопросъ объ открытіи училищъ для спеціальной подготовки такихъ служащихъ. Въ цѣляхъ подробнаго разсмотрѣнія этого вопроса въ 1882 году Министромъ Путей Сообщенія была образована особая Комиссія, которая выработала проекты Положенія, учебнаго плана и штата озерно-рѣчного училища и примѣрныя учебныя программы для него по спеціальнымъ предметамъ. Хотя открытіе таковаго спеціальнаго учебнаго заведенія и не послѣдовало, тѣмъ не менѣе выработанный Комиссіею проектъ послужилъ основаніемъ для учрежденія въ 1887 году въ Нижнемъ-Новгородѣ рѣчного училища особаго типа.

Это учебное заведеніе было образовано по иниціативѣ бывшаго тогда Нижегородскаго Губернатора генералъ-маіора Баранова, при живомъ сочувствіи со стороны пароходныхъ обществъ, судовладѣльцевъ и мѣст-

наго купечества, на основаніи утвержденнаго Министромъ Путей Сообщенія Устава, на счетъ частныхъ добровольныхъ пожертвованій и безъ присвоенія служащимъ и учащимся какихъ-либо правъ.

При самомъ открытіи это училище обратило на себя милостивое вниманіе Государя Императора Александра III. На всеподданнѣйшемъ отчетѣ Нижегородскаго Губернатора за 1885 г., въ которомъ было высказано предположеніе объ открытіи названнаго училища, послѣдовала Высочайшая Его Императорскаго Величества отмѣтка: „***Разсмотрѣть этотъ вопросъ***“.

На всеподданнѣйшемъ отчетѣ того же Губернатора за 1886 годъ противъ мѣста, гдѣ говорится о предстоявшемъ тогда открытіи этого училища и выражается надежда, что примѣру Нижняго-Новгорода послѣдуютъ и другіе города Поволжья, Его Императорскому Величеству блаженныя Памяти Государю Императору Александру III благоугодно было собственноручно начертать: „***Это очень утѣшительно***“ и „***Очень надѣюсь***“.

Нижегородское рѣчное училище предназначено для распространенія спеціально научныхъ свѣдѣній, необходимыхъ для капитановъ и механиковъ рѣчныхъ пароходовъ. Къ пріему въ него допущены служащіе или служившіе на судахъ рѣчного плаванія русскіе подданные въ возрастѣ отъ 18 до 35 лѣтъ, съ познаніями въ объемѣ курса двухклассныхъ сельскихъ училищъ.

Курсъ училища установленъ двухлѣтній.

До 1895 года въ училищѣ окончили курсъ 192 человѣка, изъ коихъ большинство поступили на волжскія суда.

Въ виду той пользы, какую это училище приноситъ волжскому судоходству, Министерствомъ Путей Сообщенія въ 1894 году было испрошено разрѣшеніе выдать изъ остатковъ отъ кредита 1893 года по Департаменту Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній въ пособіе названному училищу 2.000 рублей.

Общеобразовательныя желѣзнодорожныя школы.

Ограничивая свою учебную дѣятельность исключительно предѣлами потребностей техническихъ службъ на путяхъ сообщенія, Министерство Путей Сообщенія не могло не обратить вниманія и на общеобразовательныя школы, содержимыя желѣзными дорогами для образованія дѣтей ихъ служащихъ.

Къ началу 1894—1895 учебнаго года число такихъ школъ на нашей сѣти достигло 135 съ 10.000 учащихся. Большинство этихъ школъ состояли въ вѣдѣніи Министерства Народнаго Просвѣщенія, а остальныя—въ вѣдѣніи Святѣйшаго Синода. На содержаніе всѣхъ общеобразовательныхъ желѣзнодорожныхъ школъ, кромѣ платы за ученіе, взносовъ желѣзнодорожныхъ служащихъ и частныхъ пожертвованій, по смѣтамъ желѣзныхъ дорогъ расходовалось около 163.000 рублей въ годъ.

Испытанія на званіе техника путей сообщенія.

Указанныя выше техническія учебныя заведенія вѣдомства путей сообщенія подготовляли дѣятелей двухъ различныхъ категорій: инженеровъ и техниковъ, получившихъ низшее спеціальное образованіе. Между тѣмъ для службы на путяхъ сообщенія нужны также техники съ среднимъ образованіемъ, которые были бы ближайшими помощниками инженеровъ и исполнителями техническихъ работъ подъ ихъ руководствомъ по утвержденнымъ проектамъ.

Въ виду сего въ 1884 году въ Министерствѣ Путей Сообщенія былъ возбужденъ вопросъ объ учрежденіи новаго званія техника путей сообщенія, которое пріобрѣталось бы выдержаніемъ особаго испытанія.

По разработкѣ этого вопроса, онъ былъ внесенъ на уваженіе Государственнаго Совѣта и проектированное Министерствомъ Положеніе о техникахъ путей сообщенія 8 февраля 1888 года удостоилось Высочайшаго утвержденія.

Вслѣдъ за изданіемъ закона о техникахъ были составлены и утверждены Министромъ Путей Сообщенія программы испытаній на это званіе и установлены по-

дробныя правила этихъ испытаній, по которымъ они и производятся съ 1890 года ежегодно при Институтѣ инженеровъ путей сообщенія и при Правленіяхъ Округовъ путей сообщенія.

Къ испытаніямъ допускаются только русскіе подданные христіанскихъ вѣроисповѣданій въ возрастѣ отъ 20 до 40 лѣтъ, получившіе среднее общее образованіе и представившіе удостовѣренія техническаго начальства о своихъ занятіяхъ строительной практикой, съемкой и нивеллированіемъ.

Въ 1890 году выдержали установленныя испытанія и были утверждены въ званіи техника путей сообщенія 8 лицъ, въ 1891 году—9, въ 1892 году—15, въ 1893 году—6 и въ 1894 году—9 лицъ.

Отдѣлъ VIII.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по улучшенію быта и призрѣнію служащихъ.

Пенсіонныя и сберегательно-вспомогательныя кассы на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Въ періодъ времени съ 1881 по 1894 г. дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по обезпеченію служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ выразилась главнѣйшимъ образомъ въ выполненіи задачъ, возложенныхъ на это вѣдомство законами 30 мая 1888 г. и 3 іюня 1894 г. объ организаціи пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассъ на частныхъ и казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

До изданія закона 30 мая 1888 г. уже существовали кассы для служащихъ на нѣкоторыхъ частныхъ желѣзныхъ дорогахъ; кассы эти обыкновенно устраивались вслѣдъ за постройкою той или иной частной желѣзной дороги, и къ концу семидесятыхъ годовъ были открыты на 14 дорогахъ, протяженіемъ свыше 5½ тысячъ верстъ, что составляло около ⅓ всей тогдашней сѣти желѣзныхъ дорогъ. Расчеты всѣхъ этихъ кассъ, однако, были основаны на весьма шаткихъ началахъ. Первою пенсіонною кассою, построенною на научныхъ страховыхъ началахъ, была касса, учрежденная 1 января 1877 года на бывшей Кіево-Брестской желѣзной дорогѣ (изъ которой впослѣдствіи, съ присоединеніемъ къ ней Одесской и Брест-Граевской, образовалась сѣть Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ); уставъ этой кассы былъ выработанъ служившимъ въ то время на Кіево-Брестской жел. дорогѣ магистромъ математики Б. Ѳ. Малешевскимъ (нынѣ Директоръ Особенной Канцеляріи

по Кредитной части Министерства Финансовъ). Засимъ, по тому же типу были учреждены въ 1885 году пенсіонныя кассы на Владикавказской и Ивангородо-Домбровской желѣзныхъ дорогахъ.

На ряду съ учрежденіемъ кассъ на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ, Правленія другихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, не желая брать на себя всецѣло отвѣтственности за прочность учреждаемой кассы, представляли выработанные ими уставы пенсіонныхъ кассъ на утвержденіе Правительства. Министерство Путей Сообщенія, на обязанности котораго лежало разсмотрѣніе этихъ проектовъ, съ своей стороны признавало неудобнымъ санкціонировать своимъ утвержденіемъ отдѣльные уставы пенсіонныхъ кассъ, весьма между собою различные и притомъ не всегда отвѣчавшіе научнымъ требованіямъ, соблюденіе коихъ представлялось между тѣмъ безусловно необходимымъ при учрежденіи кассъ сего рода. При разсмотрѣніи проектовъ отдѣльныхъ пенсіонныхъ кассъ, представленныхъ нѣкоторыми Правленіями желѣзнодорожныхъ Обществъ, между прочимъ выяснилось, что для многихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій учрежденіе своей особой пенсіонной кассы на началахъ страхованія едва ли даже возможно потому, что они, въ виду незначительности числа служащихъ, не въ силахъ ни обезпечить состоятельности этой кассы, ни удовольствоваться умѣренными вычетами для нея изъ денежнаго довольствія служащихъ, ни предоставить этимъ служащимъ пенсіонныя выгоды, одинаковыя съ тѣми, какія могутъ быть предоставлены служащимъ въ крупныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ.

Вслѣдствіе всѣхъ этихъ соображеній, въ Министерствѣ Путей Сообщенія тогда уже возникло предположеніе объ учрежденіи для всѣхъ желѣзнодорожныхъ служащихъ одной общей пенсіонной кассы.

Предположеніе это разрабатывалось въ особой Комиссіи, выбранной въ 1874 году Общимъ Съѣздомъ представителей желѣзныхъ дорогъ; но по причинѣ существенныхъ разногласій въ этомъ дѣлѣ между желѣзно-

дорожными представителями, Министерство Путей Сообщенія нашло необходимымъ съ 1877 года принять непосредственно на себя разработку проекта общей пенсіонной желѣзнодорожной кассы. Въ 1881 году такой проектъ былъ составленъ Министерствомъ, примѣнительно къ тѣмъ основаніямъ, на какихъ были устроены существовавшія въ то времм эмеритальныя кассы.

Бывшій Министръ Финансовъ, Тайный Совѣтникъ Абаза, на заключеніе котораго былъ препровожденъ этотъ проектъ, встрѣтилъ затрудненіе въ разрѣшеніи предполагавшихся ежегодныхъ отчисленій въ кассу изъ доходовъ эксплоатаціи въ томъ размѣрѣ, какъ это требовалось по составленному проекту общей кассы, находя, что, по незначительности эксплоатаціонныхъ сборовъ, вызывающихъ ежегодныя приплаты правительства по гарантіи чистаго дохода желѣзнодорожныхъ обществъ, таковыя отчисленія, по большей своей части, будутъ падать на средства Государственнаго Казначейства. Посему Министръ Финансовъ полагалъ болѣе полезнымъ выработать общее по устройству желѣзнодорожныхъ кассъ Положеніе, которое заключало бы въ себѣ указанія относительно порядка учрежденія отдѣльныхъ кассъ, способа составленія ихъ капиталовъ, общихъ условій назначенія и производства пенсій, порядка управленія дѣлами кассъ, и т. п., съ тѣмъ, чтобы, по изданіи такого Положенія, отдѣльные для каждой кассы уставы были съ нимъ согласованы и представлены на утвержденіе порядкомъ, какой въ упомянутомъ Положеніи будетъ указанъ.

Въ виду такого отзыва Министра Финансовъ, Министерство Путей Сообщенія вынуждено было отказаться отъ первоначальной мысли учредить одну общую желѣзнодорожную кассу на предположенныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія основаніяхъ. Принимая, засимъ, во вниманіе, что не всѣ желѣзнодорожныя Общества, по своему финансовому положенію, въ состояніи учрѣдить отдѣльныя самостоятельныя пенсіонныя кассы, Министерство Путей Сообщенія признало полезнымъ до-

пустить, на ряду съ собственно пенсіонными, еще и такъ называемыя сберегательно-вспомогательныя кассы, учрежденіе коихъ могло быть вполнѣ доступно даже небольшимъ желѣзнодорожнымъ Обществамъ; вслѣдствіе этого, Министерствомъ Путей Сообщенія были выработаны два проекта общихъ основаній кассъ: одинъ—для кассъ пенсіонныхъ, другой—для кассъ сберегательно-вспомогательныхъ.

Проекты эти были предварительно разсмотрѣны, въ началѣ 1887 г., въ Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, а засимъ, 22 декабря того же года, представлены въ Государственный Совѣтъ.

Въ основу проекта Общаго Положенія о пенсіонныхъ кассахъ были положены тѣ начала, на коихъ была учреждена упомятутая выше пенсіонная касса служащихъ на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ. Основою же проекта Общаго Положенія сберегательно-вспомогательныхъ кассъ послужилъ Уставъ кассы сего рода, учрежденной въ 1884 году на линіяхъ Главнаго Общества Россійскихъ жел. дорогъ.

30 мая 1888 года Общія Положенія о пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассахъ удостоились Высочайшаго утвержденія.

Законъ 30 мая 1888 г.

На основаніи Высочайше утвержденнаго 30 мая 1888 года мнѣнія Государственнаго Совѣта объ учрежденіи пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассъ Обществами частныхъ желѣзныхъ дорогъ, „на общества всѣхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ открытыхъ же, такъ и впредь открываемыхъ для общественнаго пользованія“, была возложена обязанность „учреждать для своихъ служащихъ пенсіонныя или сберегательно-вспомогательныя кассы“ на основаніяхъ, указанныхъ въ упомянутыхъ Общихъ Положеніяхъ о сихъ кассахъ. Утвержденіе Уставовъ кассъ того или иного рода для отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ было предоставлено Министру Путей Сообщенія по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контроле-

ромъ. При этомъ было указано, что учрежденіе кассъ пенсіоннаго типа признается предпочтительнымъ, и что открытіе сберегательно-вспомогательныхъ кассъ допускается только въ случаѣ доказанной неосуществимости предположеній о пенсіонной кассѣ для подлежащей дороги или большей примѣнимости къ этой дорогѣ, по особымъ условіямъ ея существованія, сберегательно-вспомогательной системы.

Главнѣйшія начала, положенныя въ основу Общихъ Положеній 30 мая 1888 года, сводятся къ слѣдующему:

Участниками кассы обязательно состоятъ всѣ лица обоего пола, находящіяся на постоянной службѣ въ желѣзнодорожномъ обществѣ. Изъ образовавшихся отъ собственныхъ взносовъ участниковъ и приплатъ Общества суммъ, которыя разносятся по личнымъ счетамъ участниковъ и ихъ женъ, участникамъ кассъ, при оставленіи ими службы, или же остающимся послѣ смерти сихъ участниковъ членамъ ихъ семействъ (вдовамъ и сиротамъ) выдаются опредѣленныя денежныя пособія. Изъ кассъ сберегательно-вспомогательнаго типа пособія эти выдаются въ видѣ единовременныхъ выдачъ; изъ кассъ пенсіоннаго типа—въ нѣкоторыхъ случаяхъ также въ видѣ единовременныхъ выдачъ, въ другихъ же случаяхъ—въ видѣ пожизненныхъ пособій. Размѣръ пособій опредѣляется въ зависимости отъ продолжительности службы участника кассы и степени его неспособности къ труду и сообразно той суммѣ, какая образовалась на его личномъ счетѣ, благодаря упомянутымъ поступленіямъ; при назначеніи же пенсій, кромѣ того, принимается во вниманіе еще и возрастъ лица, коему пенсія назначается, такъ какъ при этомъ имѣется въ виду, что пенсію придется выплачивать лишь ограниченное число лѣтъ—до смерти пенсіонера. Средства кассъ того и другого рода одинаково образуются: 1) изъ взносовъ самихъ участниковъ кассъ, ежемѣсячныхъ—въ размѣрѣ 6% получаемыхъ ими окладовъ содержанія, и единовременныхъ взносовъ—изъ наградъ (10)% и при увеличеніи содержанія (трехъ-мѣсячная разность между новымъ и

прежнимъ окладомъ); 2) изъ приплатъ желѣзнодорожнаго общества—въ размѣрѣ не свыше $^1/_2$ ежемѣсячныхъ взносовъ самихъ участниковъ и 3) изъ разныхъ поступленій, въ родѣ напр.: выручки отъ продажи невостребованныхъ грузовъ и багажа; штрафныхъ денегъ, взыскиваемыхъ со служащихъ; арендной платы за право выставки объявленій и вывѣсокъ и за торговлю газетами и книгами на станціяхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, и проч.

Существенное различіе правъ участниковъ сберегательно-вспомогательныхъ кассъ и участниковъ кассъ пенсіонныхъ, учрежденныхъ по закону 30 мая 1888 г., проявляется лишь для тѣхъ лицъ, кои прослужили болѣе 15-ти лѣтъ съ участіемъ въ кассѣ того или иного типа. До выслуги пятнадцати-лѣтняго срока оставляющіе службу участники пенсіонныхъ кассъ разсчитываются на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и участники сберегательно-вспомогательныхъ кассъ, а именно: оставляя службу *до выслуги 10 лѣтъ*, они получаютъ только собственные взносы въ кассу (за исключеніемъ лишь участниковъ, оставляющихъ службу по неспособности къ труду, которые получаютъ кромѣ того и отчисленія, сдѣланныя на ихъ долю изъ средствъ Общества); лица же, оставляющія службу *по прослуженіи болѣе 10 лѣтъ, но менѣе 15-ти*, кромѣ сего получаютъ еще извѣстную часть (размѣры ея опредѣляются въ зависимости отъ числа лѣтъ, прослуженныхъ сверхъ десяти) числящихся на ихъ счетахъ приплатъ Общества. Послѣ же *пятнадцати* лѣтъ службы участники сберегательно-вспомогательныхъ кассъ получаютъ накопившіяся на ихъ счетахъ суммы всегда въ видѣ *единовременной выдачи*; участники же пенсіонныхъ кассъ, прослужившіе 15 лѣтъ и болѣе, пріобрѣтаютъ право на *пенсію*, т. е., другими словами, имъ выдается *пожизненно ежемѣсячное* пособіе, каковое пособіе исчисляется въ зависимости отъ суммы, накопившейся на ихъ личномъ счетѣ; только въ томъ случаѣ, если годовая сумма пенсіи менѣе извѣстной части (обыкновенно $^1/_4$) послѣдняго оклада служащаго, онъ имѣетъ право,

взамѣнъ пенсіи, получить изъ пенсіонной кассы капитализированную стоимость этой пенсіи, т. е. (для участника, способнаго къ труду) сумму, значащуюся на его личномъ счетѣ, получая такимъ образомъ расчетъ на тѣхъ же началахъ, какъ и участникъ сберегательно-вспомогательной кассы. Изъ пенсіонныхъ кассъ выдаются кромѣ того пенсіи вдовамъ и сиротамъ участниковъ и особыя *усиленныя* пенсіи участникамъ, неспособнымъ къ труду.

Учрежденіе кассъ сберегательно-вспомогательной системы, по простотѣ и несложности ихъ организаціи, не могло встрѣтить на практикѣ особенныхъ затрудненій; что же касается кассъ пенсіонной системы, то устройство таковыхъ было сопряжено съ значительными трудностями; такъ, на первыхъ же порахъ потребовалось предпринять обширную подготовительную работу по составленію пенсіонныхъ таблицъ, необходимыхъ для примѣненія къ Уставамъ отдѣльныхъ кассъ требованій, выраженныхъ въ Общемъ Положеніи о кассахъ сего рода. Согласно ст. 15 Общаго Положенія о пенсіонныхъ кассахъ, размѣръ обыкновенныхъ и усиленныхъ пенсій долженъ быть опредѣленъ Уставомъ каждой кассы, съ одной стороны—въ зависимости: отъ размѣра суммъ, записанныхъ на счетѣ участника кассы, его возраста при поступленіи на службу и продолжительности послѣдней, и и съ другой стороны—въ зависимости отъ роста на капиталъ, данныхъ, взятыхъ изъ таблицъ смертности желѣзнодорожныхъ служащихъ и ихъ семействъ, а также вѣроятности потери ими способности къ труду и смертности при этомъ условіи.

Возложить составленіе этихъ таблицъ и руководства къ ихъ употребленію непосредственно на отдѣльныя желѣзнодорожныя Общества было признано неудобнымъ, такъ какъ это, во-первыхъ, могло повести къ значительному разнообразію въ основаніяхъ пенсіонныхъ исчисленій, а кромѣ того, въ виду сложности и спеціальности задачи, явилось бы дѣломъ совершенно непосильнымъ для большинства дорогъ, не только вслѣдствіе по-

чти полнаго отсутствія необходимыхъ для сего статистическихъ данныхъ, но также и въ виду крайней недостаточности лицъ, знакомыхъ какъ съ теоріею, такъ и съ практикою пенсіоннаго дѣла; наконецъ, составленіе необходимыхъ расчетныхъ таблицъ каждою дорогою отдѣльно могло не только повести къ весьма нежелательному замедленію въ учрежденіи пенсіонныхъ кассъ на основаніи Общаго Положенія 30 мая 1888 года, но вызвало бы совершенно напрасное повтореніе работъ и излишніе расходы. Въ виду всѣхъ приведенныхъ соображеній, по состоявшемуся соглашенію между Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, выработку пенсіонныхъ таблицъ было признано соотвѣтственнымъ выполнить мѣрами правительства.

Осуществленіе предстоявшей работы было поручено магистру математики Малешевскому, зарекомендовавшему себя, какъ было уже упомянуто выше, устройствомъ пенсіонной кассы для служащихъ въ Обществѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Трудъ этотъ былъ законченъ Малешевскимъ въ концѣ 1890 года изданіемъ обширнаго сочиненія, въ пяти томахъ, подъ заглавіемъ „Теорія и практика пенсіонныхъ кассъ“. Капитальное сочиненіе это содержитъ въ себѣ богатый и единственный въ своемъ родѣ изданный на русскомъ языкѣ матеріалъ, необходимый для устройства пенсіонныхъ кассъ вообще, и въ частности кассъ для желѣзнодорожныхъ служащихъ, а равно выработанныя на основаніи этого матеріала окончательныя исчисленія нормъ пенсій, по основаніямъ, указаннымъ въ приведенной выше ст. 15 Общаго положенія 30 мая 1888 года.

Такимъ образомъ, лишь послѣ 1890 года сдѣлалось возможнымъ учрежденіе на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассъ, построенныхъ на законѣ 30 мая 1888 года.

Имѣя въ виду неизбѣжность задержки въ учрежденіи упомянутыхъ кассъ, вызываемую необходимостью предварительно выработать соотвѣтственныя расчетныя таб-

лицы, и не желая въ то же время откладывать образованіе капитала, имѣвшаго цѣлью служить обезпеченію желѣзнодорожныхъ служащихъ на тѣхъ дорогахъ, на коихъ до того времени еще не было учреждено никакихъ кассъ, Министерство Путей Сообщенія немедленно вслѣдъ за изданіемъ Общихъ Положеній 30 мая 1888 г. вошло въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ объ установленіи отчисленій изъ содержанія служащихъ на сихъ дорогахъ, не предрѣшая при этомъ вопроса, какая именно касса будетъ впослѣдствіи образована на этихъ дорогахъ—пенсіонная или сберегательно-вспомогательная. Результатомъ означеннаго представленія было Высочайше утвержденное 22 декабря 1889 г. Положеніе Комитета Министровъ объ установленіи съ 1 января 1890 года отчисленій изъ содержанія служащихъ въ тѣхъ желѣзнодорожныхъ Обществахъ, въ коихъ не было учреждено до того времени кассъ для служащихъ. Вслѣдъ за симъ, во исполненіе приведеннаго Высочайшаго повелѣнія, Министрствомъ Путей Сообщенія 26 января 1890 года былъ изданъ приказъ, при коемъ были приложены „Правила о порядкѣ веденія счетоводства и отчетности“ по отчисленіямъ, указаннымъ въ Высочайшемъ повелѣніи 22 декабря 1889 года.

Когда, послѣ изданія труда Малешевскаго, сдѣлалось возможнымъ приступить къ организаціи кассъ на основаніи Высочайшаго Повелѣнія 30 мая 1888 года, то, во исполненіи сего закона, на отдѣльныхъ частныхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ были учреждены слѣдующія кассы:

а) *пенсіонныя кассы*—въ числѣ *шестнадцати*, на дорогахъ: 1) Юго-Западныхъ, 2) Ивангородо-Домбровской, 3) Московско-Брестской, 4) Московско-Казанской, 5) Митавской, 6) Риго-Двинской и Двинско-Витебской (соединенная пенсіонная касса), 7) Шуйско-Ивановской, 8) Новгородской, 9) Московско-Ярославской, 10) Варшавско-Вѣнской, 11) Кіево-Воронежской, 12) Лозово-Севастопольской, 13) Рязанско-Уральской, 14) Рыбинской, 15) Юго-Восточныхъ и 16) Владикавказской;

б) *сберегательно-вспомогательныя кассы*—въ числѣ *семи*,

на дорогахъ: 1) Привислинской, 2) Московско-Курской, 3) на дорогахъ Главнаго Общества Россійскихъ ж. д. (Николаевской, С.-Петербургско-Варшавской и Московско-Нижегородской), 4) Царскосельской, 5) Орловско-Витебской, 6) Фастовской и 7) Лодзинской-фабричной.

На нѣкоторыхъ изъ этихъ дорогъ, какъ выше было упомянуто, существовали уже кассы до введенія въ дѣйствіе новыхъ уставовъ по закону 30 мая 1888 г.; кассы эти были ликвидированы, примѣнительно къ п. 8 ст. III Высочайше утвержденнаго 30 мая 1888 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта объ учрежденіи новыхъ кассъ на русскихъ частныхъ желѣзныхъ дорогахъ. При этомъ нѣкоторыя изъ прежнихъ кассъ оказались весьма близкими къ полной несостоятельности (такъ, напр., капиталъ пенсіонной кассы Московско-Брестской дороги равнялся 1.700.000 руб.; а обязательства той же кассы составляли 5.500.000 руб.; соединенная пенсіонная касса Рыго-Двинской и Двинско-Витебской дорогъ, при капиталѣ въ 1.050.000 руб., имѣла обязательствъ на сумму 4.823.000 р.). Ликвидація преждедѣйствовавшихъ кассъ состоялась, въ большинствѣ случаевъ, на началахъ передачи во вновь учрежденныя на дорогахъ кассы капиталовъ, накопившихся ко дню ликвидаціи въ прежнихъ кассахъ, причемъ всѣ новыя кассы приняли на себя обязательства, указанныя въ условіяхъ ликвидаціи прежнихъ кассъ.

Организація общей пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Вслѣдъ за изданіемъ закона 30 мая 1888 года, коимъ было признано обязательнымъ учрежденіе сберегательно-вспомогательныхъ или пенсіонныхъ кассъ на всѣхъ частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ Министерствѣ Путей Сообщенія былъ возбужденъ вопросъ объ учрежденіи пенсіонной кассы и для служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Прежде всего бывшее Временное Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ запросило всѣхъ Начальниковъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ доставить соображенія о томъ, насколько устанавливаемый Общимъ Положеніемъ 30 мая 1888 года типъ пенсіонной кассы является, по

мнѣнію сихъ начальниковъ, соотвѣтствующимъ условіямъ службы на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, а также о томъ, какой порядокъ, по ихъ мнѣнію, представляется болѣе цѣлесообразнымъ: учрежденіе ли одной общей кассы для служащихъ всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, или же отдѣльныхъ кассъ при каждой изъ казенныхъ дорогъ.—Всѣ управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ сошлись въ томъ, что представляется желательнымъ учрежденіе *одной общей пенсіонной кассы.*

Засимъ, въ 1889 году, при бывшемъ Временномъ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ была образована особая Комиссія, на которую было возложено разсмотрѣніе проекта устава такой пенсіонной кассы, а также и обсужденіе замѣчаній отдѣльныхъ начальниковъ казенныхъ дорогъ по Общимъ Положеніямъ 30 мая 1888 года. Комиссія эта, однако, принуждена была временно пріостановить свои труды, впредь до составленія расчетныхъ таблицъ, по коимъ, согласно проекту устава, должны были исчисляться размѣры пенсій. Въ основаніе исчисленія этихъ таблицъ предположено было положить тѣ же данныя, которыя указаны въ ст. 15 Общаго Положенія о пенсіонныхъ кассахъ для служащихъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Послѣ появленія расчетныхъ таблицъ, составившихъ 4-й томъ названнаго выше сочиненія Малешевскаго при б. Временномъ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ маѣ 1892 года вновь была образована Комиссія, для выработки Устава пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Комиссія обратилась, прежде всего, еще разъ къ вопросу о *типѣ* кассы и остановилась на организаціи кассы *на началахъ взаимнаго страхованія*, кои положены въ основаніе Общаго Положенія 30 мая 1888 года о пенсіонныхъ кассахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ 1893 году выработанный Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ проектъ устава пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ былъ разсмотрѣнъ въ особой Комиссіи изъ представителей Мини-

стерствъ: Путей Сообщенія, Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ и Юстиціи и Государственнаго Контроля, подъ предсѣдательствомъ Директора Канцеляріи Министра Путей Сообщенія Тайнаго Совѣтника Ермолова и, засимъ, препровожденъ Министромъ Путей Сообщенія на заключеніе подлежащихъ вѣдомствъ. Послѣ обсужденія въ Министерствѣ Путей Сообщенія сдѣланныхъ отдѣльными вѣдомствами замѣчаній и внесенія соотвѣтственныхъ измѣненій въ первоначальный проектъ Устава, Министръ Путей Сообщенія, 14 января 1894 года, внесъ въ Государственный Совѣтъ представленіе свое по вопросу «объ учрежденіи пенсіонной кассы для служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ» и проектъ Устава сей кассы.

Такъ какъ въ представленіи своемъ въ Государственный Совѣтъ Министръ Путей Сообщенія предполагалъ признать срокомъ открытія дѣйствія пенсіонной кассы 1 января 1894 года, между тѣмъ Высочайшее утвержденіе Положенія о кассѣ могло послѣдовать не ранѣе середины того же года, то необходимо было озаботиться принятіемъ соотвѣтственныхъ мѣръ, дабы установленные симъ Положеніемъ вычеты со служащихъ были начаты производствомъ именно съ 1 января 1894 года. Въ этихъ видахъ Министромъ Путей Сообщенія было внесено еще въ 1893 году въ Комитетъ Министровъ особое представленіе объ изданіи временныхъ, до учрежденія пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, правилъ, согласно коимъ предполагалось начать съ 1-го января 1894 года производство вычетовъ изъ содержанія всѣхъ тѣхъ служащихъ на казенныхъ дорогахъ, кои впослѣдствіи, на основаніи проектированнаго Положенія о кассѣ для сихъ служащихъ, будутъ подлежать включенію въ число участниковъ этой кассы. По разсмотрѣніи означеннаго представленія Комитетомъ Министровъ, упомянутыя Временныя Правила 19 ноября 1893 года удостоились Высочайшаго Его Императорскаго Величества въ Бозѣ почивающаго Государя Императора Александра III утвержденія.

Засимъ, по разсмотрѣніи и исправленіи упомянутаго

выше проекта Устава пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ Департаментами Государственнаго Совѣта, 3 іюня 1894 года послѣдовало Высочайшее утвержденіе сего Устава, подъ наименованіемъ: «Положеніе о пенсіонной кассѣ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ».

Въ основу Положенія о пенсіонной кассѣ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ положены тѣ же начала, на коихъ организованы были пенсіонныя кассы частныхъ желѣзныхъ дорогъ, т. е. начала Высочайше утвержденнаго 30 мая 1888 года Положенія о пенсіонныхъ кассахъ Россійскихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Участіе въ кассѣ обязательно для всѣхъ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ и въ Управленіи сихъ дорогъ, за исключеніемъ лишь нѣкоторыхъ категорій рабочихъ, участниковъ эмеритальныхъ кассъ и лицъ старше 60 лѣтъ. Со всѣхъ участниковъ пенсіонной кассы производятся ежемѣсячные вычеты въ размѣрѣ 6% получаемаго ими оклада (при чемъ предѣльный размѣръ оклада, съ коего производится вычетъ, опредѣленъ въ 2.400 рублей) и единовременные — изъ получаемыхъ наградъ (10%) и при увеличеніи содержанія (трехмѣсячная разность между новымъ и прежнимъ окладомъ). Пособіе казны пенсіонной кассѣ опредѣлено въ 3% получаемыхъ служащими окладовъ.

Кромѣ сего въ средства кассы поступаютъ (спеціально въ сиротскій фондъ кассы): суммы, вырученныя отъ продажи невостребованныхъ грузовъ и багажа; штрафныя деньги, взыскиваемыя со служащихъ; арендная плата за право выставки объявленій и продажи книгъ и журналовъ на станціяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, и т. д. Поступившіе въ кассу капиталы распредѣляются по личнымъ счетамъ участниковъ и ихъ женъ; нѣкоторые виды поступленія, какъ выше было указано, обязательно обращаются въ такъ называемый сиротскій фондъ кассы, т. е. въ капиталъ, составляющій резервный фондъ по пенсіямъ, назначаемымъ дѣтямъ и сиротамъ участниковъ и пенсіонеровъ кассы; часть дохода кассы обращается въ

запасный капиталъ. Удовлетвореніе же участниковъ пенсіями и пособіями, въ зависимости отъ числа прослуженныхъ ими лѣтъ, производится на началахъ совершенно аналогичныхъ съ указанными выше относительно пенсіонныхъ кассъ для служащихъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Примѣнительно къ упомянутому Положенію 3 іюня 1894 года былъ выработанъ особый „Уставъ“ пенсіонной кассы, который былъ утвержденъ, Министрствомъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, 2 сентября 1894 года.

Положеніе о пенсіонной кассѣ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и Уставъ сей кассы былъ распространенъ на служащихъ слѣдующихъ *тринадцати* линій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ: 1) Балтійской и Псково-Рижской, 2) Баскунчакской, 3) Варшаво-Терешольской, 4) Закавказской, 5) Екатерининской, 6) Курско-Харьково-Севастопольской, 7) Либаво-Роменской, 8) Муромской, 9) Полѣсскихъ, 10) Самаро-Златоустовской, 11) Сызрано-Вяземской, 12) Уральской, 13) Харьково-Николаевской и на служащихъ въ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

1 сентября 1894 года было организовано предусмотрѣнное ст. 77 Положенія 3 іюня 1894 г. (ст. 87 и 99 Устава кассы) *Управленіе дѣлами пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ*, а съ октября мѣсяца того же года открылъ свою дѣятельность *Главный Комитетъ пенсіонной кассы*, состоящій изъ назначаемыхъ Министромъ Путей Сообщенія Предсѣдателя и четырехъ членовъ.

Инвалидный для желѣзнодорожныхъ служащихъ домъ Императора Александра II.

Инвалидный для желѣзнодорожныхъ служащихъ домъ Императора Александра II возникъ по иниціативѣ и по ходатайству XI-го Общаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, для увѣковѣченія памяти исполнившагося 19 февраля 1880 года двадцатипятилѣтія царствованія Императора Александра II-го,—Монарха,

заботамъ котораго столь много обязано развитіе желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Всемилостивѣйшее соизволеніе на учрежденіе названнаго Дома и на присвоеніе ему Имени Императора Александра II-го послѣдовало 19 февраля 1880 г. по Положенію Комитета Министровъ. Уставъ же Инвалиднаго дома удостоился Высочайшаго утвержденія уже въ царствованіе въ Бозѣ почивающаго Императора Александра III-го, по Положенію Комитета Министровъ 2 октября 1882 г.

Назначеніе Инвалиднаго дома Императора Александра II-го заключается въ призрѣніи бывшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, потерявшихъ способность снискивать себѣ средства къ существованію трудомъ, по старости, по разстроенному на службѣ здоровью, увѣчью или по другимъ причинамъ, связаннымъ съ желѣзнодорожною службою. Потребный на устройство и содержаніе Инвалиднаго дома капиталъ образуется изъ ежегодныхъ, начиная съ 1-го января 1880 года, отчисленій отъ валовыхъ доходовъ всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ размѣрѣ 5 рублей съ версты колеи, а также изъ процентовъ на эти суммы.

Производство инвалидныхъ отчисленій началось съ 1 января 1880 года, а въ 1885 году приступлено къ устройству первой инвалидной колоніи, для чего было пріобрѣтено въ Можайскомъ уѣздѣ Московской губерніи, въ 15 верстахъ отъ г. Можайска, на берегу рѣки Москвы, имѣніе камеръ-юнкера Фонъ-Мекка въ 600 десятинъ. По приспособленіи находившихся въ имѣніи зданій для потребностей устраиваемой колоніи и возведеніи новыхъ построекъ,—30 августа 1886 г. было открыто первое Московское отдѣленіе Инвалиднаго дома и освященъ былъ памятникъ Императору Александру II-му.

Въ 1887 году былъ пріобрѣтенъ для устройства новаго отдѣленія участокъ земли у графа Замойскаго въ Брестскомъ уѣздѣ Гродненской губерніи, въ 3-хъ верстахъ отъ ст. Влодава Привислинскихъ ж. дорогъ, на берегу рѣки Буга, содержащій 161 дес. земли. Устроенная на

этомъ участкѣ инвалидная колонія была открыта 30 августа 1888 г. и названа Западнымъ отдѣленіемъ Инвалиднаго дома. Въ санитарномъ отношеніи эта колонія представляетъ весьма важныя преимущества, благодаря песчаной почвѣ и сухой и высокой мѣстности.

Для устройства третьей колоніи въ 1890 г. былъ купленъ участокъ земли въ количествѣ 244 дес. въ Кобелякскомъ уѣздѣ Полтавской губерніи, на берегу рѣки Ворсклы, въ 6-ти верстахъ отъ ст. Бѣлики, Харьково-Николаевской желѣзной дороги. Это отдѣленіе было открыто 30 августа 1893 года и получило названіе Полтавскаго Отдѣленія Инвалиднаго дома. Отличаясь плодородіемъ почвы, Полтавское отдѣленіе представляетъ прекрасную сельско-хозяйственную колонію съ 199 дес. пахотной земли, огородами и лугами; пространства, занятаго подъ лѣсомъ, числится 27 десятинъ. Такимъ образомъ всѣ три отдѣленія Инвалиднаго для желѣзнодорожныхъ служащихъ дома были основаны въ царствованіе Блаженныя памяти Императора Александра III-го.

Въ убѣжищахъ Инвалиднаго дома имѣются: церковь (въ Западномъ и Московскомъ), школа съ классами рукодѣлія, различныя мастерскія, больница, баня съ прачешною, амбары, сараи и т. п. Для помѣщенія же собственно инвалидовъ устроены казармы для 92 одинокихъ 3 вдовыхъ дома для 31 вдовы и 64 дома для 277 семейныхъ инвалидовъ, изъ которыхъ каждому отводится особая квартира, изъ одной или изъ двухъ комнатъ и кухни, и при ней подвалъ, сарай, отдѣльный садикъ и общій на 8 квартиръ ледникъ. Независимо отъ этого, инвалидамъ отводятся безплатный выгонъ подъ пастьбу скота и огороды.

Завѣдываніе дѣлами Инвалиднаго дома по Уставу было возложено на особый Комитетъ, образуемый изъ уполномоченныхъ отъ 7-ми желѣзнодорожныхъ Правленій, пользующихся правомъ представительства въ теченіе 3-хъ лѣтъ. Всѣ предположенія, правила, отчеты и вообще дѣйствія Комитета по завѣдыванію Инвалиднымъ домомъ представлялись на разсмотрѣніе и одобреніе Общаго

Съѣзда; штаты же и смѣты на устройство и содержаніе Отдѣленій представлялись также на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія. Во главѣ каждаго Отдѣленія состоитъ Завѣдующій, которому подчинены всѣ призрѣваемые и служащіе въ Отдѣленіи; для разбора же прошеній, жалобъ, а также для разсмотрѣнія общихъ вопросовъ по управленію колоніею учрежденъ Совѣтъ, состоящій подъ предсѣдательствомъ Завѣдующаго Отдѣленіемъ, изъ священника (законоучителя), врача и учителя школы. Инвалиды и члены ихъ семействъ получаютъ довольствіе по особой табели, причемъ семейнымъ выдается довольствіе отдѣльно на каждое семейство, одинокіе же составляютъ артель и веденіе хозяйства поручаютъ выбираемому среди нихъ старостѣ. Инвалиды, занимавшіе по службѣ сравнительно высшія должности, получаютъ довольствіе въ полуторномъ противъ простыхъ инвалидовъ размѣрѣ, и не натурою, а деньгами.

При поступленіи въ Отдѣленіе инвалидамъ выдается готовая принадлежащая Отдѣленію обстановка и сверхъ того пособіе на обзаведеніе. Кромѣ пищевого довольствія призрѣваемые получаютъ отъ Инвалиднаго дома обмундированіе, отопленіе и освѣщеніе, пользуются школою, врачебною помощью, банею, а также имѣютъ возможность заниматься огородничествомъ, составляющимъ важное подспорье въ ихъ быту. Дѣти, получающія отъ Инвалиднаго дома довольствіе, обязаны посѣщать школы и мастерскія; по достиженіи же 17-ти лѣтняго возраста выдача имъ довольствія прекращается.

Къ концу царствованія въ Бозѣ почивающаго Императора Александра III-го на призрѣніи состояло: инвалидовъ 283, въ томъ числѣ 31 высшаго разряда; женъ инвалидовъ 209 и дѣтей 419, а всего призрѣвалось во всѣхъ трехъ отдѣленіяхъ Инвалиднаго дома 911 человѣкъ. Въ это же время въ школахъ при отдѣленіяхъ Инвалиднаго дома обучалось 175 дѣтей инвалидовъ и въ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ состояло стипендіатами Инвалиднаго дома 9 сыновей инвалидовъ.

[illegible] РСФСР